

PUB. 3500

MAYO DE 2012
Avisos 55 al 67

BOLETÍN DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES Nº 5

Publicación mensual del Servicio Hidrográfico
y Oceanográfico de la Armada de Chile

SECCIONES:



IMPORTANTE

Se solicita a los Comandantes de Unidades, Capitanes de Alta Mar de naves de la Marina Mercante, Capitanes de naves de la Marina de Pesca, Capitanes de embarcaciones deportivas, Prácticos de Canales y Puerto y Autoridades Marítimas, que comuniquen por la vía más rápida, directamente al Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile (SHOA), toda información que afecte a la navegación en las costas y canales australes; como por ejemplo, denuncios de rocas o bajos fondos, derrelictos, obstrucciones, faros y boyas apagados, boyas fuera de su sitio, errores u omisiones en cartas y publicaciones o cualquier otra novedad que constituya un peligro a la navegación.

Para lo anterior, el SHOA cuenta con un formulario adjunto a este Boletín y un formulario electrónico, al cual se accede a través de www.shoa.mil.cl (Formulario de Novedades Hidrográficas y Experiencias de Navegación), para que las informaciones que afecten a la navegación lleguen en forma oportuna a las autoridades correspondientes.

Asimismo, toda información que afecte a la señalización marítima debe comunicarse, además, a la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas, dependiente de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, a través de las Gobernaciones Marítimas, Capitanías de Puerto o Alcaldías de Mar.

Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile
Errázuriz 254•Playa Ancha•Casilla 324•Valparaíso•Chile•Fono: 56-32-2266666•Fax: 56-32-2266542•Correo electrónico: shoa@shoa.cl•www.shoa.mil.cl

INFORMACIONES GENERALES

1.— Los arrumbamientos son verdaderos y se cuentan de 000° a 360°, a partir del norte y en el sentido del movimiento de las agujas del reloj. Las sondas están referidas al nivel de la mayor bajamar de sicigias, estando la Luna en el perigeo.

La letra (P) o (T), que sucede al número de un aviso, lo identifica como preliminar o temporario, respectivamente.

2.— Los radioavisos náuticos relacionados con luces inauguradas o apagadas, anormalidades en las señales luminosas, radiofaros o boyas ciegas del litoral, como asimismo aquellos denunciando peligros o dando informaciones de interés a la navegación, ocasionales o definitivos, se transmitirán por radio diariamente. No se incluyen, anormalidades en balizas ciegas, luces de muelles, enfilaciones de fondeo y balizamiento fluvial y lacustre.

3.— En los radioavisos náuticos dejará de figurar una información o anormalidad, cuando:

a) Haya perdido su vigencia o esté subsanado, procediéndose a la cancelación del aviso, según el caso.
b) Atendiendo a su naturaleza, se haya dispuesto su difusión en este Boletín, ya sea como aviso temporario o bien definitivo.

4.— Los avisos temporarios, junto con aparecer en este Boletín, se agregan, con un texto abreviado a la Lista de Avisos Temporarios Vigentes de la Sección II, para su control.

5.— Cuando en la Lista de Avisos Temporarios Vigentes de este Boletín, aparezca al lado de uno de ellos la palabra “CANCELADO”, significará que la anormalidad ha sido solucionada o bien, que la información, ha perdido su vigencia.

6.— Toda información que afecte a las cartas y publicaciones náuticas del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile, y que no constituya peligro a la navegación, deberá comunicarse a este Servicio en forma directa, por la vía que corresponda a la importancia y naturaleza de la información proporcionada, acompañando todos los detalles necesarios para su mejor evaluación.

7.— Cuando se comuniquen denuncios relacionados con señales luminosas o boyas ciegas, junto al nombre de la señal afectada, deberá indicarse el número de orden que le corresponda en la “Lista de Faros”. Todo lo anterior con copia informativa a las respectivas Gobernaciones Marítimas bases. Además, para agilizar la tramitación del denuncio, el Servicio de Señalización Marítima cuenta con un correo electrónico para enviar la información a: faroapagado@directemar.cl

8.— Los sectores de visibilidad de una luz son “para el Navegante”, esto es desde el mar hacia la luz y en el sentido del movimiento de las agujas del reloj.

9.— En toda información hidrográfica para señalar un punto determinado en la carta, por ejemplo la ubicación de un bajo fondo, roca, arrecife, nueva luz, etc., se deberá comunicar su posición por demarcación y distancia, tomando como referencia un punto fijo que se destaque en forma clara y precisa en la carta, además de sus coordenadas geográficas correspondientes y el número de la carta o plano que ha servido para obtener dicha posición.

10.— Los denuncios de sondas incluirán el valor de la sonda obtenida en metros sin corregir, el calado del transductor y la hora y fecha de la observación de la sonda.

11.— En la redacción de los denuncios, se deberá tener presente el Reglamento de Informaciones que afectan a la Navegación e Hidrografía del Litoral, el cual se encuentra en:
www.directemar.cl/publicaciones/normativa marítima/TM-039.

12.— La impresión de pelures proveniente desde el archivo descargado de Internet, debe ser realizada con la configuración de la impresora en “tamaño real”, desactivando la opción de “encajar o ajustar en página”, la cual reduce el tamaño original de la imagen. No obstante lo anterior, y dadas las características propias de cada impresora, no se asegura el ajuste de colores y calce preciso sobre la carta. Se recomienda a los usuarios adquirir este producto a través de los agentes de ventas.

13.— La impresión de páginas de recambio, provenientes desde el archivo descargado de Internet, debe ser realizada con la configuración de la impresora en “tamaño real”, desactivando la opción de “encajar o ajustar en página”, que reduce su tamaño original. Lo anterior, debe aplicarse teniendo en consideración las características propias de cada impresora.

BOLETÍN Nº 5

VALPARAÍSO, MAYO DE 2012

AVISOS DEL 55 AL 67

SECCIÓN I

CORRECCIONES QUE AFECTAN A LAS CARTAS Y PUBLICACIONES
DEL SERVICIO HIDROGRÁFICO Y OCEANOGRÁFICO DE LA ARMADA DE CHILE

55 - 2012 Bahía Iquique a Puerto Tocopilla. Caleta Pescadores. Actualización de leyenda.

Carta Náutica de Papel Nº 1200.
Reemplazar la leyenda “Ver Carta 1242” por “Ver Carta 1241”, ubicada en: Lat. 21° 00’ 30’’ S; Long. 70° 08’ 00’’ W.

Carta Náutica de Papel afectada : 1200.
Fuente : Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile.

56 - 2012 Caleta Chañaral. Ensenada Gaviota. Punta Rancagua. Inserción de baliza luminosa.

Carta Náutica de Papel Nº 3000.
Insertar el símbolo de “Baliza en general” (Q-80) con representación de luz (P-1) columna 5, sector oscuro del 110° al 202° (Equivalente al sector de visibilidad del 022° al 290°) y característica “D5s20m 8M”, en: Lat. 29° 04’ 28’’ S; Long. 71° 29’ 54’’ W.

Símbolo a insertar: 

Carta Náutica Electrónica CL2AT030.
Actualizar mediante archivo CL2AT030.006, el que se encuentra disponible en el sitio web del SHOA: www.shoa.mil.cl (productos/cartas náuticas electrónicas). Fono para consultas: 32-2266624.

Carta Náutica de Papel afectada : 3000.
Carta Náutica Electrónica : CL2AT030.
Fuente : Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile.

57 - 2012 Bahía Inglesa. Islote Copiapinos. Eliminación de baliza ciega.

Carta Náutica de Papel Nº 3111.
Eliminar el símbolo de “Baliza ciega” (Q-80) ubicada en: Lat. 27° 07’ 57’’ S; Long. 70° 52’ 26,7’’ W.

Carta Náutica Electrónica CL5AT005.
Actualizar mediante archivo CL5AT005.005, el que se encuentra disponible en el sitio web del SHOA: www.shoa.mil.cl (productos/cartas náuticas electrónicas). Fono para consultas: 32-2266624.

Pub. Nº 3001.
Reemplazar las páginas 125, 126 y 382, por las que se adjuntan al final de la sección III.

Carta Náutica de Papel afectada	:	3111.
Carta Náutica Electrónica	:	CL5AT005.
Publicación	:	3001.
Fuente	:	Gobernación Marítima de Valparaíso.

58 - 2012 Bahías Concepción y San Vicente. Inserción de naufragio y obstrucción.

Carta Náutica de Papel Nº 6110.
1.- Insertar el símbolo de “Naufragio de profundidad mínima conocida de 6,9 metros y obtenida por sondaje” (K-26) columna 2, izquierda, en: Lat. 36° 43’ 03’’ S; Long. 73° 02’ 51’’ W.

Símbolo a insertar: 

2.- Insertar el símbolo de “Obstrucción cuya profundidad mínima es de 8,9 metros” (K-41) columna 2, izquierda, en: Lat. 36° 43’ 10,5’’ S; Long. 73° 02’ 51,2’’ W.

Símbolo a insertar: 

Carta Náutica Electrónica CL3BB010.
Actualizar mediante archivo CL3BB010.017, el que se encuentra disponible en el sitio web del SHOA: www.shoa.mil.cl (productos/cartas náuticas electrónicas). Fono para consultas: 32-2266624.

Pub. Nº 3001.
Reemplazar la página 269, por la que se adjunta al final de la sección III.

Carta Náutica de Papel afectada	:	6110.
Carta Náutica Electrónica	:	CL3BB010.
Publicación	:	3001.
Fuente	:	Gobernación Marítima de Valparaíso.

59 - 2012 Muelle Dalcahue. Baliza luminosa con nueva característica.

Cartas Náuticas de Papel Nº 7371 y 7370.
Corregir la "Altura sobre el nivel medio del mar" por "6m" de la baliza luminosa Nº 464 G-1647, ubicada en: Lat. 42° 22' 53,3'' S; Long. 73° 39' 01,4'' W.

Cartas Náuticas Electrónicas CL3LL060 y CL5LL035.
Actualizar mediante archivos CL3LL060.003 y CL5LL035.001, los que se encuentran disponibles en el sitio web del SHOA: www.shoa.mil.cl (productos/cartas náuticas electrónicas). Fono para consultas: 32-2266624.

Pub. Nº 3007.
Reemplazar la página 39, por la que se adjunta al final de la sección III.

Cartas Náuticas de Papel afectadas	:	7370 y 7371.
Cartas Náuticas Electrónicas	:	CL3LL060 y CL5LL035.
Publicación	:	3007.
Fuente	:	Gobernación Marítima de Puerto Montt.

60 - 2012 Golfo Corcovado. Inserción de nombres geográficos.

Cartas Náuticas de Papel Nº 7410 y 7400.
1.- Insertar el nombre geográfico "Santa Bárbara" con orientación 090° y centrado en:
Lat. 42° 51' 24'' S; Long. 72° 47' 48'' W.

2.- Insertar el nombre geográfico "Cta. Santa Bárbara" con orientación 090° y centrado en:
Lat. 42° 51' 00'' S; Long. 72° 49' 00'' W.

Carta Náutica Electrónica CL3LL085.
Actualizar mediante archivo CL3LL085.003, el que se encuentra disponible en el sitio web del SHOA: www.shoa.mil.cl (productos/cartas náuticas electrónicas). Fono para consultas: 32-2266624.

Cartas Náuticas de Papel afectadas	:	7400 y 7410.
Carta Náutica Electrónica	:	CL3LL085.
Fuente	:	Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile.

61 - 2012 Canal Ballenero. Canal O'Brien y Paso Timbales. Eliminación de sondas y veriles.

Cartas Náuticas de Papel Nº 12400 y 12600.

Carta Nº 12400.
1.- Eliminar veril de 10 metros que rodea las sondas de 6, 10 y 8,6 metros, ubicadas en:
Lat. 54° 55' 36'' S; Long. 70° 38' 00'' W.

2.- Rodear con veril particular la sonda de 8,6 metros, ubicada en:
Lat. 54° 55' 42'' S; Long. 70° 38' 20'' W.

3.- Eliminar las siguientes sondas:
  a) 6 metros en: Lat. 54° 55’ 25’’ S; Long. 70° 37’ 38’’ W.
  b) 10 metros en: Lat. 54° 55’ 50’’ S; Long. 70° 37’ 20’’ W.

Carta Nº 12600.

1.- Eliminar veril de 10 metros que rodea las sondas de 6, 9, 10 y 8 metros, ubicadas en:
Lat. 54° 55’ 36’’ S; Long. 70° 37’ 54’’ W.

2.- Rodear con veril particular la sonda de 8 metros, ubicada en:
Lat. 54° 55’ 40’’ S; Long. 70° 38’ 20’’ W.

3.- Eliminar las siguientes sondas:
  a) 6 metros en: Lat. 54° 55’ 32’’ S; Long. 70° 37’ 42’’ W.
  b) 9 metros en: Lat. 54° 55’ 36’’ S; Long. 70° 37’ 54’’ W.
  c)10 metros en: Lat. 54° 55’ 45’’ S; Long. 70° 37’ 40’’ W.

Cartas Náuticas de Papel afectadas : 12400 y 12600.
Fuente : Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile.

---

62 - 2012 Actualización a publicación náutica.

Pub. Nº 3000.

Reemplazar las páginas 88, 94 y 95, las que se encuentran actualizadas en el archivo PDF de la Pub. SHOA Nº 3000, disponible en el sitio web del SHOA: www.shoa.mil.cl (productos/publicaciones náuticas), para su descarga e impresión.

Publicación afectada : 3000.
Fuente : Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile.

---

63 - 2012 Actualización a publicación náutica.

Pub. Nº 3001.

Reemplazar las páginas 77, 78 y 387, por las que se adjuntan al final de la sección III.

Publicación afectada : 3001.
Fuente : Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile.

64 - 2012 Actualización a publicación náutica y carta náutica electrónica.

Pub. Nº 3003.
Reemplazar las páginas **IX**-*3*-12, **X**-*3*-4, **X**-*3*-4a, **X**-*5*-10, **IGA**-9, por las que se adjuntan al final de la sección III.

Carta Náutica Electrónica CL3AI300.
Actualizar mediante archivo CL3AI300.003, el que se encuentra disponible en el sitio web del SHOA: www.shoa.mil.cl (productos/cartas náuticas electrónicas). Fono para consultas: 32-2266624.

Publicación afectada	:	3003.
Carta Náutica Electrónica	:	CL3AI300.
Fuente	:	Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile.

65 - 2012 Actualización a publicación náutica.

Pub. Nº 3004.
Reemplazar las páginas **XI**-*2*-3 y **XI**-*9*-5, por las que se adjuntan al final de la sección III.

Publicación afectada	:	3004.
Fuente	:	Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile.

66 - 2012 Actualización a publicación náutica.

Pub. Nº 3007.
1.- Reemplazar las páginas 109, 110, 110a, 131 y de la 163 a la 173, por las que se adjuntan al final de la sección III.
2.- Agregar las páginas 110b y 110c, las que se adjuntan al final de la sección III.

Publicación afectada	:	3007.
Fuente	:	Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile.

67 - 2012 Set de actualización de la publicación Nº 3042, “Atlas Hidrográfico de Chile”, 7ª edición, 2009.

Pub. Nº 3042.
Ref: Aviso Nº 65, difundido en Boletín de Noticias a los Navegantes del mes de junio de 2009.

Se informa a los señores usuarios y público en general que, a contar de esta fecha, se encuentra disponible el tercer set que contiene las cartas en miniatura que actualizan la publicación Nº 3042.

Conforme con lo indicado en el aviso de la referencia, el citado set de actualización, se hará llegar directamente a aquellos usuarios que adquirieron la publicación bajo la modalidad de “Con suscripción”, quedando disponible para la venta para aquellos usuarios que deseen adquirirlo.

Los costos involucrados de esta publicación y sus correspondientes paquetes de actualizaciones son los siguientes:

Nº	DETALLES		
3042	Atlas Hidrográfico de Chile, 7ª Edición 2009		
	Modalidad de adquisición	Precios (*)	
	Atlas "Sin suscripción".	$ 58.500.-	US$ 117.-
	Set de actualización anual.	$ 4.000.-	US$ 8.-
	Atlas "Con suscripción". Incluye envío de set de actualizaciones durante 5 años.	$ 60.500.-	US$ 121.-
	Nota: No se incluyen los costos de envío de la publicación ni de las actualizaciones anuales.		

Publicación afectada : 3042.
Fuente : Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile.

S E C C I Ó N I I

LISTA DE AVISOS TEMPORARIOS VIGENTES
CORRESPONDIENTES A LA COSTA DE CHILE
ACTUALIZADOS AL 31 DE MAYO DE 2012.

AÑO 2011

Aviso Temporario Nº 138T/2011.

Cartas Náuticas de Papel Nº 8400, 8500 y 8000.
Reemplazar en forma temporaria, el símbolo y característica de la baliza luminosa Roca Chacabuco Nº 565-A G-1580-5, ubicada en Lat. 44° 16' 11'' S; Long. 73° 24' 03'' W, por: "Boya luminosa" (Q-21) columna 2 derecho, con marca de tope (Q-9), señal de peligro aislado y característica "GrD(2)10s 6M".

Aviso Temporario Nº 61T/2011.

Carta Náutica de Papel Nº 6111 (Plano puerto Talcahuano) **y Carta Náutica Electrónica CL5BB010.**

1.- Baliza luminosa Nº 242 G-1821-5, ubicada en:
Lat. 36° 41' 46,4" S; Long. 73° 06' 00,5'' W, destruida.

2.- Baliza luminosa de enfilación Anterior Nº 242-A G-1821-6, ubicada en:
Lat. 36° 41' 32" S; Long. 73° 06' 07'' W, destruida.

3.- Balizas luminosas:
Enfilación Anterior Nº 243 G-1823-5, ubicada en: Lat. 36° 41' 55,3" S; Long. 73° 06' 29,0'' W.
Posterior Nº 243-1 G-1823-51, ubicada en: Lat. 36° 41' 55,0" S; Long. 73° 06' 32,0'' W, ambas destruidas.

AÑO 2010

Aviso Temporario Nº 141T/2010.

Carta Náutica de Papel Nº 13620.
Insertar sonda de 8,1 metros con la abreviatura "*ED*" al 099º y 3,5 cables del Faro Monumental Isla Hornos.

Aviso Temporario Nº 140T/2010.

Cartas Náuticas de Papel Nº 12400 y 12600.
Insertar las siguientes sondas:

a) 14,5 metros con la abreviatura "*ED*" en: Lat. 54º 49' 54" S; Long. 71º 00' 45" W.
b) 7 metros con la abreviatura "*ED*" en: Lat. 54º 53' 28" S; Long. 70º 44' 20" W.

Aviso Temporario Nº 78T/2010.

Carta Náutica de Papel Nº 14210.
Insertar sonda de 14 metros con la abreviatura “*PA*” en: Lat. 62º 05’ 17” S; Long. 58º 27’ 38” W.

Aviso Temporario Nº 62T/2010. Cancelado.

NOTA: Considerando que esta información no se encuentra incluida en los radioavisos náuticos del NAVAREA XV, es indispensable para la seguridad de la navegación, mantener esta Lista de Avisos Temporarios en un lugar visible del Puente de Mando o Sala de Cartas.

S E C C I Ó N I I - A

AVISOS ESPECIALES VIGENTES
CORRESPONDIENTES A LA COSTA DE CHILE
ACTUALIZADOS AL 31 DE MAYO DE 2012.
(INFORMADOS PREVIAMENTE POR NURNAV, NAVTEX Y SAFETYNET INMARSAT C)

Special Radio Navigational Warnings in force
for Chilean Coast
(Informed previously by Navtex and SafetyNet)

Avisos comunes para todas las áreas Navarea XV:
Common warnings for all Navarea XV areas:

K. OTROS MENSAJES RELATIVOS A LAS AYUDAS ELECTRÓNICAS A LA NAVEGACIÓN.
K. OTHERS MESSAGES RELATED TO NAVIGATIONAL ELECTRONICS AIDS.

Año 2012:
Year 2012:

0104 Anomalías en la presentación de algunos ECDIS.
Se informa a los navegantes que el conjunto de datos de comprobación de la Organización Hidrográfica Internacional (OHI) muestra que algunos sistemas ECDIS no representan algunos elementos submarinos importantes en el modo de presentación estándar.
Se recomienda el uso de este conjunto de datos de verificación, distribuido por los proveedores de servicio y disponible para comprobar el funcionamiento del ECDIS, en el sitio web de la OHI: http://www.iho.int/mtg_docs/enc/enc_prod/S-57 Encodingbulletins.htm. JAPAN RADIO COMPANY (JRC) ha confirmado que algunas versiones ECDIS de JRC no presentan algunos tipos de restos hundidos, obstrucciones y naufragios en ninguno de los modos de presentación. Cuando se esté usando un ECDIS de JRC, las cartas de papel deberían ser el medio principal de navegación hasta que se haya comprobado que el ECDIS funciona correctamente. Véase para más información en: http://www.jrc.co.jp/eng/product/marine/whatsnew/20120313/index.html

0104 Display anomalies in some ECDIS.
Mariners are advised that the International Hydrographic Organization (IHO) check data set shows that some ECDIS systems fail to display some significant underwater features in the standard display mode.
The use of this check data set issued through enc service providers and available from the IHO website http://www.iho.int/mtg_docs/enc/enc_prod/S-57Encodingbulletins.htm to check the operation of ECDIS is strongly recommended.
JRC has confirmed that certain versions of JRC ECDIS fail to display some types of wreck and obstruction (including stranded wrecks) in any display mode. Where JRC ECDIS is in use, paper charts should be the primary means of navigation until the ECDIS has been proved to operate correctly. See http://www.jrc.co.jp/eng/product/marine/whatsnew/20120313/index.html for further information.

Año 2010:
Year 2010:

0440
0512 Se alerta a los navegantes que utilicen el sistema ECDIS (Sistema de información y Visualización de Cartografía Electrónica), de no confiar únicamente de la planificación automatizada de rutas, y de la supervisión de verificación y alarmas. Se recomienda efectuar una cuidadosa inspección visual de toda la ruta planeada, para confirmar que esta última, y todas las desviaciones a partir de ella, están libres de peligro. Deberá configurarse la pantalla del ECDIS para que se visualicen todas las líneas de sonda durante esta inspección.

Asimismo, deberá prestarse especial atención cuando las rutas planeadas atraviesen por zonas en las que solamente estén disponibles las CNE's (Cartas Náuticas Electrónicas) a escala menor (Bandas de Uso 1 y 2). En algunas configuraciones de pantalla, como por ejemplo, cuando no se muestran los nombres, puede ser difícil identificar los islotes y otros peligros puntuales o bien éstos pueden ocultarse tras las líneas de sondas circundantes. Algunos sistemas ECDIS parecen efectuar solamente las funciones de comprobación de las rutas en CNE's a escalas mayores, por lo que las alarmas pueden no activarse. Es posible que lo anterior no se indique de forma clara en la pantalla ECDIS.

La Organización Hidrográfica Internacional (OHI) está llevando a cabo medidas técnicas para investigar estos asuntos, en consulta con los fabricantes de equipos ECDIS. Información adicional, una vez se disponga, será entregada a través de los Boletines de Avisos a los Navegantes.

0440
0512 Mariners using ECDIS are advised not to rely solely on automated voyage planning and monitoring checks and alarms. It is recommended that mariners undertake careful visual inspection of the entire planned route to confirm that it, and any deviations from it, is clear of dangers. The ECDIS display should be configured to display all soundings during this inspection.

Particular care should be taken when planned routes cross areas where only small scale ENCs (Usage Bands 1 and 2) are available. In some display configurations, such as when no names are shown, small islands and other point features may be difficult to identify or could be obscured by surrounding depth contours. Some ECDIS systems appear only to undertake route check functions on larger scale ENCs and therefore alarms might not activate. This may not be clearly indicated on the ECDIS display.

The International Hydrographic Organization (IHO) is leading technical action to investigate these matters in consultation with ECDIS equipment manufacturers. Further information will be made available through Notices to Mariners.

Aviso cancelado año 2005: 0008.
Notice cancelled year 2005: 0008.

ÁREA A: (Lat. 182100 S - Lat. 320000 S)

Aviso cancelado año 2006: 0015.
Notice cancelled year 2006: 0015.

ÁREA B: (Lat. 270000 S - Lat. 370000 S)

A. AVISOS A LA NAVEGACIÓN.
A. NAVIGATIONAL RADIO WARNINGS.
A.3 OTROS.
A.3 OTHERS.

K. OTROS MENSAJES RELATIVOS A LAS AYUDAS ELECTRÓNICAS A LA NAVEGACIÓN.
K. OTHERS MESSAGES RELATED TO NAVIGATIONAL ELECTRONICS AIDS.

Año 2006:
Year 2006:

0031 Sistema NAVTEX PASCUA RADIO/CBY temporalmente fuera de servicio, VALPARAÍSO PLAYA ANCHA RADIO/CBV asume emisiones sistema NAVTEX y emulación vía SAFETYNET idioma inglés.

0031 PASCUA NAVTEX system RADIO/CBY temporarily out of service, VALPARAÍSO PLAYA ANCHA RADIO/CBV will make NAVTEX broadcasts via SAFETYNET language english.

Aviso cancelado año 2006: 0015.
Notice cancelled year 2006: 0015.

ÁREA C: (Lat. 320000 S - Lat. 410000 S)

Aviso cancelado año 2006: 0015.
Notice cancelled year 2006: 0015.

ÁREA D: (Lat. 390000 S - Lat. 480000 S)

A. AVISOS A LA NAVEGACIÓN.
A. NAVIGATIONAL RADIO WARNINGS.
A.3 OTROS.
A.3 OTHERS.

Año 2009:
Year 2009:

0550 Secretaría Regional Ministerial de Salud de Aysén, mantiene la prohibición de extracción, transporte, comercialización y consumo de mariscos en la región de Aysén, por continuar afectada por marea roja. Autoriza por excepción el manejo del recurso marisco en los sectores de; Laja-Brazo Pillán Lat. 43º 45’ 14” S; Long. 72º 50’ 11” W, Repollal-Ensenada Las Islas Lat. 43º 45’ 53” S; Long. 72º 54’ 20” W, Canal Lat. 43º 46’ 58” S; Long. 72º 56’ 16” W, Mallín Lat. 43º 47’ 16” S; Long. 72º 56’ 06” W, Playa Corta Lat. 43º 49’ 26” S; Long. 73º 00’ 12” W, Repollal-Canal Puquitín Lat. 43° 50’ 16” S; Long. 73° 46’ 38” W, Añihué Lat. 43º 52’ 14” S; Long. 73º 02’ 21” W, Añihué-Sector El Paso Lat. 43º 52’ 21,9” S; Long. 73º 01’ 22,5” W, Añihué Interior Lat. 43º 52’ 27” S; Long. 73º 01’ 28” W, Isla Julia-Grupo Peligroso Lat. 43º 55’ 12” S; Long. 73º 36’ 53” W, Santo Domingo Lat. 43° 58’ 09” S; Long. 73° 06’ 29” W, Melimoyu Lat. 44º 03’ 53” S; Long. 73º 11’ 27” W, Seno Gala Interior Lat. 44º 10’ 43” S; Long. 73º 06’ 45” W, Seno Gala Lat. 44º 11’ 47” S; Long. 73º 09’ 48” W, Isla Toto Lat. 44º 15’ 13” S; Long. 73º 12’ 32” W, Seno Miller Lat. 44º 15’ 20” S; Long. 73º 04’ 11,3” W, Isla Atilio Lat. 44º 19’ 53” S; Long. 73º 11’ 16” W, Isla Manuel Lat. 44º 21’ 19” S; Long. 72º 58’ 54” W, Seno

Ventisquero 1 Lat. 44º 22' 44" S; Long. 72º 36' 03" W, Isla Gama Zañartu-Canal Jacaf Lat. 44º 24' 05" S; Long. 72º 50' 34" W, Seno Ventisquero 2 Lat. 44º 27' 26" S; Long. 72º 36' 01" W, Seno Canalad Lat. 44º 33' 24" S; Long. 73º 10' 46" W, Seno Medio Lat. 44º 36' 12" S; Long. 73º 14' 47" W, Faro Marta-Canal Puyuguapi Lat. 44º 49' 35" S; Long. 72º 58' 07" W, Isla San Andrés Lat. 44º 55' 56" S; Long. 73º 19' 33" W, Isla Julián Lat. 45º 06' 04" S; Long. 73º 29' 57" W, Cinco Hermanas Lat. 45º 16' 05" S; Long. 73º 15' 01" W, Canal Carrera del Chivato Lat. 45º 17' 57" S; Long. 73º 44' 26" W, Canal Rodríguez Lat. 45º 18' 17" S; Long. 73º 32' 08" W, Isla Castillo Lat. 45º 20' 54" S; Long. 73º 44' 11" W, Canal Carrera del Cuchi Lat. 45º 22' 09" S; Long. 73º 49' 16" W, Canal Darwin Lat. 45º 26' 57" S; Long. 73º 49' 37" W, Isla Canquenes Lat. 45º 45' 33" S; Long. 74º 02' 22" W, Isla Zealous Lat. 47º 52' 41" S; Long. 74º 36' 40" W, Punta Baker Lat. 47º 53' 02" S; Long. 74º 27' 56" W, Isla Scout Lat. 47º 53' 29" S; Long. 74º 40' 20" W.

Consultar a la Autoridad Marítima de Aysén, tipo de recurso autorizado y área específica de su extracción, antes del zarpe.

0550 Health service keeps prohibition of harvesting, transportation, commercialization and consumption of shellfishes in the Aysén region by red tide. It has authorized exceptionally the shellfish management in the areas of; Laja-Brazo Pillán Lat. 43º 45' 14" S; Long. 72º 50' 11" W, Repollal-Ensenada Las Islas Lat. 43º 45' 53" S; Long. 72º 54' 20" W, Canal Lat. 43º 46' 58" S; Long. 72º 56' 16" W, Mallín Lat. 43º 47' 16" S; Long. 72º 56' 06" W, Playa Corta Lat. 43º 49' 26" S; Long. 73º 00' 12" W, Repollal-Canal Puquitín Lat. 43° 50' 16" S; Long. 73° 46' 38" W, Añihué Lat. 43º 52' 14" S; Long. 73º 02' 21" W, Añihué-Sector El Paso Lat. 43º 52' 21,9" S; Long. 73º 01' 22,5" W, Añihué Interior Lat. 43º 52' 27" S; Long. 73º 01' 28" W, Isla Julia-Grupo Peligroso Lat. 43º 55' 12" S; Long. 73º 36' 53" W, Santo Domingo Lat. 43° 58' 09" S; Long. 73° 06' 29" W, Melimoyu Lat. 44º 03' 53" S; Long. 73º 11' 27" W, Seno Gala Interior Lat. 44º 10' 43" S; Long. 73º 06' 45" W, Seno Gala Lat. 44º 11' 47" S; Long. 73º 09' 48" W, Isla Toto Lat. 44º 15' 13" S; Long. 73º 12' 32" W, Seno Miller Lat. 44º 15' 20" S; Long. 73º 04' 11,3" W, Isla Atilio Lat. 44º 19' 53" S; Long. 73º 11' 16" W, Isla Manuel Lat. 44º 21' 19" S; Long. 72º 58' 54" W, Seno Ventisquero 1 Lat. 44º 22' 44" S; Long. 72º 36' 03" W, Isla Gama Zañartu–Canal Jacaf Lat. 44º 24' 05" S; Long. 72º 50' 34" W, Seno Ventisquero 2 Lat. 44º 27' 26" S; Long. 72º 36' 01" W, Seno Canalad Lat. 44º 33' 24" S; Long. 73º 10' 46" W, Seno Medio Lat. 44º 36' 12" S; Long. 73º 14' 47" W, Faro Marta-Canal Puyuguapi Lat. 44º 49' 35" S; Long. 72º 58' 07" W, Isla San Andrés Lat. 44º 55' 56" S; Long. 73º 19' 33" W, Isla Julián Lat. 45º 06' 04" S; Long. 73º 29' 57" W, Cinco Hermanas Lat. 45º 16' 05" S; Long. 73º 15' 01" W, Canal Carrera del Chivato Lat. 45º 17' 57" S; Long. 73º 44' 26" W, Canal Rodríguez Lat. 45º 18' 17" S; Long. 73º 32' 08" W, Isla Castillo Lat. 45º 20' 54" S; Long. 73º 44' 11" W, Canal Carrera del Cuchi Lat. 45º 22' 09" S; Long. 73º 49' 16" W, Canal Darwin Lat. 45º 26' 57" S; Long. 73º 49' 37" W, Isla Canquenes Lat. 45º 45' 33" S; Long. 74º 02' 22" W, Isla Zealous Lat. 47º 52' 41" S; Long. 74º 36' 40" W, Punta Baker Lat. 47º 53' 02" S; Long. 74º 27' 56" W, Isla Scout Lat. 47º 53' 29" S; Long. 74º 40' 20" W.

Departing vessels must consult previously Maritime Authority of Aysén on authorized mollusc resources and the specific area to harvest them.

ÁREA E: (Lat. 470000 S, hasta el Territorio Chileno Antártico).

A. AVISOS A LA NAVEGACIÓN.
A. NAVIGATIONAL RADIO WARNINGS.
A.1 SEÑALIZACIÓN MARÍTIMA.
A.1 MARITIME SIGNALING.
A.3 OTROS.
A.3 OTHERS.

Año 2009:
Year 2009:

0550 Secretaría Regional Ministerial de Salud de Aysén, mantiene la prohibición de extracción, transporte, comercialización y consumo de mariscos en la región de Aysén, por continuar afectada por marea roja. Autoriza por excepción el manejo del recurso marisco en los sectores de; Laja-Brazo Pillán Lat. 43º 45' 14" S; Long. 72º 50' 11" W, Repollal-Ensenada Las Islas Lat. 43º 45' 53" S; Long. 72º 54' 20" W, Canal Lat. 43º 46' 58" S; Long. 72º 56' 16" W, Mallín Lat. 43º 47' 16" S; Long. 72º 56' 06" W, Playa Corta Lat. 43º 49' 26" S; Long. 73º 00' 12" W, Repollal-Canal Puquitín Lat. 43° 50' 16" S; Long. 73° 46' 38" W, Añihué Lat. 43º 52' 14" S; Long. 73º 02' 21" W, Añihué-Sector El Paso Lat. 43º 52' 21,9" S; Long. 73º 01' 22,5" W, Añihué Interior Lat. 43º 52' 27" S; Long. 73º 01' 28" W, Isla Julia-Grupo Peligroso Lat. 43º 55' 12" S; Long. 73º 36' 53" W, Santo Domingo Lat. 43° 58' 09" S; Long. 73° 06' 29" W, Melimoyu Lat. 44º 03' 53" S; Long. 73º 11' 27" W, Seno Gala Interior Lat. 44º 10' 43" S; Long. 73º 06' 45" W, Seno Gala Lat. 44º 11' 47" S; Long. 73º 09' 48" W, Isla Toto Lat. 44º 15' 13" S; Long. 73º 12' 32" W, Seno Miller Lat. 44º 15' 20" S; Long. 73º 04' 11,3" W, Isla Atilio Lat. 44º 19' 53" S; Long. 73º 11' 16" W, Isla Manuel Lat. 44º 21' 19" S; Long. 72º 58' 54" W, Seno Ventisquero 1 Lat. 44º 22' 44" S; Long. 72º 36' 03" W, Isla Gama Zañartu-Canal Jacaf Lat. 44º 24' 05" S; Long. 72º 50' 34" W, Seno Ventisquero 2 Lat. 44º 27' 26" S; Long. 72º 36' 01" W, Seno Canalad Lat. 44º 33' 24" S; Long. 73º 10' 46" W, Seno Medio Lat. 44º 36' 12" S; Long. 73º 14' 47" W, Faro Marta-Canal Puyuguapi Lat. 44º 49' 35" S; Long. 72º 58' 07" W, Isla San Andrés Lat. 44º 55' 56" S; Long. 73º 19' 33" W, Isla Julián Lat. 45º 06' 04" S; Long. 73º 29' 57" W, Cinco Hermanas Lat. 45º 16' 05" S; Long. 73º 15' 01" W, Canal Carrera del Chivato Lat. 45º 17' 57" S; Long. 73º 44' 26" W, Canal Rodríguez Lat. 45º 18' 17" S; Long. 73º 32' 08" W, Isla Castillo Lat. 45º 20' 54" S; Long. 73º 44' 11" W, Canal Carrera del Cuchi Lat. 45º 22' 09" S; Long. 73º 49' 16" W, Canal Darwin Lat. 45º 26' 57" S; Long. 73º 49' 37" W, Isla Canquenes Lat. 45º 45' 33" S; Long. 74º 02' 22" W, Isla Zealous Lat. 47º 52' 41" S; Long. 74º 36' 40" W, Punta Baker Lat. 47º 53' 02" S; Long. 74º 27' 56" W, Isla Scout Lat. 47º 53' 29" S; Long. 74º 40' 20" W.

Consultar a la Autoridad Marítima de Aysén, tipo de recurso autorizado y área específica de su extracción, antes del zarpe.

0550 Health service keeps prohibition of harvesting, transportation, commercialization and consumption of shellfishes in the Aysén region by red tide. It has authorized exceptionally the shellfish management in the areas of; Laja-Brazo Pillán Lat. 43º 45' 14" S; Long. 72º 50' 11" W, Repollal-Ensenada Las Islas Lat. 43º 45' 53" S; Long. 72º 54' 20" W, Canal Lat. 43º 46' 58" S; Long. 72º 56' 16" W, Mallín Lat. 43º 47' 16" S; Long. 72º 56' 06" W, Playa Corta Lat. 43º 49' 26" S; Long. 73º 00' 12" W, Repollal-Canal Puquitín Lat. 43° 50' 16" S; Long. 73° 46' 38" W, Añihué Lat. 43º 52' 14" S; Long. 73º 02' 21" W, Añihué-Sector El Paso Lat. 43º 52' 21,9" S; Long. 73º 01' 22,5" W, Añihué Interior Lat. 43º 52' 27" S; Long. 73º 01' 28" W, Isla Julia-Grupo Peligroso Lat. 43º 55' 12" S; Long. 73º 36' 53" W, Santo Domingo Lat. 43° 58' 09" S; Long. 73° 06' 29" W, Melimoyu Lat. 44º 03' 53" S; Long. 73º 11' 27" W, Seno Gala Interior Lat. 44º 10' 43" S; Long. 73º 06' 45" W, Seno Gala Lat. 44º 11' 47" S; Long. 73º 09' 48" W, Isla Toto Lat. 44º 15' 13" S; Long. 73º 12' 32" W, Seno Miller Lat. 44º 15' 20" S; Long. 73º 04' 11,3" W, Isla Atilio Lat. 44º 19' 53" S; Long. 73º 11' 16" W, Isla Manuel Lat. 44º 21' 19" S; Long. 72º 58' 54" W, Seno Ventisquero 1 Lat. 44º 22' 44" S; Long. 72º 36' 03" W, Isla Gama Zañartu–Canal Jacaf Lat. 44º 24' 05" S; Long. 72º 50' 34" W, Seno Ventisquero 2 Lat. 44º

27’ 26” S; Long. 72º 36’ 01” W, Seno Canalad Lat. 44º 33’ 24” S; Long. 73º 10’ 46” W, Seno Medio Lat. 44º 36’ 12” S; Long. 73º 14’ 47” W, Faro Marta-Canal Puyuguapi Lat. 44º 49’ 35” S; Long. 72º 58’ 07” W, Isla San Andrés Lat. 44º 55’ 56” S; Long. 73º 19’ 33” W, Isla Julián Lat. 45º 06’ 04” S; Long. 73º 29’ 57” W, Cinco Hermanas Lat. 45º 16’ 05” S; Long. 73º 15’ 01” W, Canal Carrera del Chivato Lat. 45º 17’ 57” S; Long. 73º 44’ 26” W, Canal Rodríguez Lat. 45º 18’ 17” S; Long. 73º 32’ 08” W, Isla Castillo Lat. 45º 20’ 54” S; Long. 73º 44’ 11” W, Canal Carrera del Cuchi Lat. 45º 22’ 09” S; Long. 73º 49’ 16” W, Canal Darwin Lat. 45º 26’ 57” S; Long. 73º 49’ 37” W, Isla Canquenes Lat. 45º 45’ 33” S; Long. 74º 02’ 22” W, Isla Zealous Lat. 47º 52’ 41” S; Long. 74º 36’ 40” W, Punta Baker Lat. 47º 53’ 02” S; Long. 74º 27’ 56” W, Isla Scout Lat. 47º 53’ 29” S; Long. 74º 40’ 20” W.

Departing vessels must consult previously Maritime Authority of Aysén on authorized mollusc resources and the specific area to harvest them.

Año 2006:

Year 2006:

0051 Por resolución exenta Nº 166 del 24 de marzo de 2005 de la Secretaría Regional Ministerial de Salud de Magallanes y Antártica Chilena, se ha dispuesto lo siguiente:

1.- Establécese a la fecha que las áreas autorizadas para la extracción, transporte, procesamiento, tenencia, comercialización, distribución, venta y consumo de productos del mar susceptibles de ser contaminados por marea roja tóxica, Veneno Paralizante de los Mariscos (VPM), en las aguas jurisdiccionales de la XII Región de Magallanes y Antártica Chilena, son las que se indican a continuación:

Provincia de Última Esperanza:

- Sector Puerto Natales, desde el canal Morla Vicuña, Long. 73-10.00W, y todo el interior del golfo Almirante Montt, que incluye entre otros el estero Worsley.
- Estero de las Montañas, desde Lat. 52-05.00S, hacia el interior del estero.
- Sector Puerto Edén, parte del canal Messier desde el límite con la XI Región, hasta el sector de canal Paso del Abismo, en Lat. 49-37.00S, como límite sur.
- Toda otra área fuera de esta ruta de navegación se entiende por cerrada.
- Todo lo desembarcado en Puerto Edén, debe ser destinado solamente para productos deshidratados.

Provincia de Tierra del Fuego:

- Estrecho de Magallanes desde la boca oriental, en toda su extensión, hasta el sector denominado Cabo Negro como límite sur, en línea imaginaria hacia la isla de Tierra del Fuego, que incluye lugares como bahía Gente Grande.
- Seno Almirantazgo, desde Long. 70-30.00W, hacia el sureste, lo que incluye lugares como: bahía Broockes, bahía Parry, además de otros lugares como puerto Yartou, puerto Arturo, seno Owen, bahía Filton, bahía Inútil, canal Whiteside y Santa María, entre otros.

Provincia Antártica:

- No hay áreas autorizadas.

2.- Establécese que la totalidad de los recursos extraídos en el sector de Puerto Edén, serán destinados solamente para elaborar productos deshidratados (secos), los que deberán permanecer almacenados, separados y correctamente identificados en bodegas de esa localidad, en espera de los resultados de análisis respectivos, para lo cual las muestras deberán ser remitidas al laboratorio de Puerto Natales, para determinar su aptitud para el consumo y poder autorizar su comercialización, distribución y consumo de los mismos.

0051 The following has been established by exempt resolution No. 166 dated 24 march 2005 of the regional ministerial secretary office for health of Magallanes and Chilean Antarctic:

1.- To date, the following authorized areas have been established for the harvesting, transportation, processing, tenancy, trading, distribution, selling and consumption of sea products susceptible to be contaminated by toxic red tide, Paralytical Shellfish Poisoning (PSP) in jurisdictional waters of XII Region of Magallanes and Chilean Antarctic.

Province of Última Esperanza:

- Puerto Natales sector, from Canal Morla Vicuña, Long. 73-10.00W, and through the inside of the Golfo Almirante Montt which includes, among others, estuario Worsley.
- Estero de Las Montañas, from Lat. 52-05.00S, to the inside of the inlet.
- Puerto Edén sector, part of Canal Messier from the limit with XI Region to Canal Paso del Abismo sector, in Lat. 49-37.00S as south limit.
- All other area out of this navigational route is understood as closed.
- All unloading products in Puerto Edén must be destined only to dehydrated products.

Province of Tierra del Fuego.

- Estrecho de Magallanes from east mouth in all its extension, to sector named Cabo Negro as south limit in imaginary line to Isla Tierra del Fuego which includes places such as Bahía Gente Grande.

- Seno Almirantazgo from Long. 70-30.00W to the south-east, including places such as Bahía Broockes, Bahía Parry, besides others places such as Puerto Yartou, Puerto Arturo, Seno Owen, Bahía Filton, Bahía Inútil, Canal Whiteside, Santa María, among others.

Antarctic Province:

- There are not authorized areas.

2.- It is established that the whole extracting resources in Puerto Edén sector must be destined only to elaborate dehydrated products (dry) which must be kept in store, separated and correctly identified in that locality, waiting for the respective analysis results. Afterwards, the samples must be sent to the laboratory of Puerto Natales in order to determine if they are suitable for consumption and authorize it's commercialization, distribution and consumption.

ÁREA F: (Lat. 270800 S - Long. 1092200 W)
Isla de Pascua
Eastern Island
Cobertura circular de 400 Millas Náuticas.
Circular cover area 400 Nautical Miles.

K. OTROS MENSAJES RELATIVOS A LAS AYUDAS ELECTRÓNICAS A LA NAVEGACIÓN.
K. OTHERS MESSAGES RELATED TO NAVIGATIONAL ELECTRONICS AIDS.

Año 2007:
Year 2007:

0031 Sistema NAVTEX PASCUA RADIO/CBY temporalmente fuera de servicio, VALPARAÍSO PLAYA ANCHA RADIO/CBV asume emisiones sistema NAVTEX y emulación vía SAFETYNET idioma inglés.

0031 PASCUA NAVTEX system RADIO/CBY temporarily out of service, VALPARAÍSO PLAYA ANCHA RADIO/CBV will make NAVTEX broadcasts via SAFETYNET english language.

S E C C I Ó N I I I

ÍNDICE NUMÉRICO DE CARTAS NÁUTICAS DE PAPEL, CARTAS NÁUTICAS ELECTRÓNICAS Y PUBLICACIONES AFECTADAS POR LOS BOLETINES DE NOTICIAS A LOS NAVEGANTES

AÑO 2012

Cartas Náuticas de Papel

Cartas	Edición	Boletín/Aviso
470	1977	2/9
1000	1994	4/36
1141	1980	2/10
1200	1991	5/55
1300	1993	4/36
1311	1981	2/11
2000	1979	4/36
2111	1982	2/12 - 3/24
2113	1999	4/37
2213	2002	2/13
2510	1993	1/2
2512	1993	1/2
3000	1979	5/56
3111	2004	5/57
3211	1994	3/25
4113	1985	2/14
4321	2009	4/38
4322	1985	2/15
5100	2001	1/3
5113	1987	1/3 - 3/26
5235	2005	3/27
5410	1999	3/28
5411	2000	3/28
6000	1980	1/4
6110	2003	5/58
6131	2000	4/39
6241	1989	3/29 - 4/40
6251	1996	4/41
6255	1997	4/42
7000	2001	2/16
7150	2001	3/30
7300	2004	2/17 - 4/43
7351	1970	4/44
7370	2004	5/59

Cartas Náuticas de Papel

Cartas	Edición	Boletín/Aviso
7371	2000	5/59
7400	2004	4/45 - 5/60
7410	2004	5/60
7430	2004	4/45
7500	2000	4/46
8200	2011	3/31
8511	1985	2/18
10730	2010	1/5
11300	1993	1/6
11421	1985	2/19
11500	1991	1/1 - 2/20 - 3/32
12400	1996	5/61
12600	1996	5/61
12700	1973	3/33 - 4/47
12720	1981	3/33
12750	2011	4/47
13300	1997	2/21
13400	1980	2/22
14400	2003	4/48
14511	2003	4/48

El usuario que desee comprobar qué avisos han afectado a su cartografía náutica de papel, lo puede hacer ingresando al sitio web del SHOA: *www.shoa.mil.cl* (Servicios/Boletines) "Cartas y Publicaciones afectadas por Avisos".

Nueva Carta Náutica de Papel

Cartas	Edición	Boletín/Aviso
11512	2012	1/1

Actualización a Cartografía Náutica Electrónica

Cartas Electrónicas	Archivos	Boletín/Aviso
CL2AT030	CL2AT030.006	3/25 - 5/56
CL2BB060	CL2BB060.016	1/4 - 4/39
CL2CO040	CL2CO040.013	4/53
CL2LL070	CL2LL070.004	2/16 - 4/43
CL2VA050	CL2VA050.006	1/3
CL3AI300	CL3AI300.003	5/64
CL3BB010	CL3BB010.017	5/58
CL3CO010	CL3CO010.005	4/53
CL3LL015	CL3LL015.003	4/43
CL3LL060	CL3LL060.003	5/59
CL3LL085	CL3LL085.003	2/17 - 5/60

Actualización a Cartografía Náutica Electrónica

Cartas Electrónicas	Archivos	Boletín/Aviso
CL3LL090	CL3LL090.001	4/45
CL3MA580	CL3MA580.013	2/20 - 3/32
CL3MA800	CL3MA800.001	4/48
CL3VA050	CL3VA050.005	3/28
CL5AT005	CL5AT005.005	5/57
CL5AN015	CL5AN015.005	3/24
CL5AN030	CL5AN030.001	4/37
CL5BB030	CL5BB030.002	4/39
CL5LL005	CL5LL005.007	3/29 - 4/40 - 4/41
CL5LL035	CL5LL035.001	5/59
CL5MA890	CL5MA890.001	4/48
CL5VA005	CL5VA005.006	4/38
CL5VA055	CL5VA055.006	3/28

Publicaciones Náuticas

Publicaciones	Edición	Boletín/Aviso
3000	2003	1/1 - 1/7 - 2/8 - 3/34 - 4/46 - 4/49 - 5/62
3001	2001	2/16 - 3/24 - 3/26 - 3/28 - 3/29 - 4/36 - 4/37 - 4/38 - 4/42 - 4/50 - 5/57 - 5/58 - 5/63
3002	2001	3/31 - 4/43 - 4/45
3003	2011	4/51 - 5/64
3004	2010	1/1 - 1/6 - 2/20 - 3/34 - 4/52 - 5/65
3007	2011	1/2 - 1/3 - 1/4 - 3/25 - 3/26 - 3/27 - 4/39 - 4/40 - 4/47 - 4/53 - 5/59 - 5/66
3008	2010	4/54
3009	2012	3/35
3042	2009	5/67

El usuario que desee comprobar qué avisos han afectado a sus publicaciones náuticas, lo puede hacer ingresando al sitio web del SHOA: *www.shoa.mil.cl* (Servicios/Boletines) "Cartas y Publicaciones afectadas por Avisos".

Nueva edición de Publicación Náutica

Publicaciones	Edición	Boletín/Aviso
3030	2012	2/8

APPENDIX

Abstract of Notices to Mariners — Bulletin No. 5, dated May 2012 — Notices 55 to 67.			
Notice No.	*Description*	*Chart affected*	*Publication affected*
55 - 2012	Updating of legend. Bahía Iquique a Puerto Tocopilla. Caleta Pescadores.	1200.	
56 - 2012	Insertion of light beacon. Caleta Chañaral. Ensenada Gaviota. Punta Rancagua.	3000. CL2AT030.	
57 - 2012	Elimination of day beacon. Bahía Inglesa. Islote Copiapinos.	3111 CL5AT005.	3001.
58 - 2012	Insertion of wreck and obstruction. Bahías Concepción y San Vicente.	6110. CL3BB010.	3001.
59 - 2012	Light beacon with new characteristic. Muelle Dalcahue.	7370 and 7371. CL3LL060 and CL5LL035.	3007.
60 - 2012	Insertion of geographic names. Golfo Corcovado.	7400 and 7410. CL3LL085.	
61 - 2012	Deletion of soundings and depth contours. Canal Ballenero. Canal O´Brien y Paso Timbales.	12400 and 12600.	
62 - 2012	Updating of nautical publication.		3000.
63 - 2012	Updating of nautical publication.		3001.
64 - 2012	Updating of publication and electronic nautical chart.	CL3AI300.	3003.
65 - 2012	Updating of nautical publication.		3004.
66 - 2012	Updating of nautical publication.		3007.
67 - 2012	Updating of nautical publication.		3042.

FORMULARIO

NOVEDADES HIDROGRÁFICAS Y EXPERIENCIAS DE NAVEGACIÓN

Nombre del buque: ....

Fecha de la novedad o experiencia: ....

Nombre del originador (Capitán o Práctico): ....

Materia (Novedad o experiencia informada): ....

Cartas afectadas: ....

Área general: ....

Coordenadas geográficas: ....

Publicación afectada: ....

Aviso de referencia anterior (si lo hubiere): ....

Información de detalle: ....

....

....

....

....

CROQUIS

Firma Autoridad
Responsable

INSTRUCCIONES DE USO DEL FORMULARIO

1.- El formulario “Novedades Hidrográficas y Experiencias de Navegación” tiene como objetivo fundamental que los Comandantes de Unidades, Capitanes de Alta Mar de naves de la Marina Mercante, Capitanes de naves de la Marina de Pesca, Capitanes de embarcaciones deportivas, Prácticos de Canales y Puerto y Autoridades Marítimas, tengan a su disposición un documento de manejo fácil y expedito, para comunicar al Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile (SHOA) todas aquellas informaciones que, a su juicio, sean útiles para mejorar la calidad de la cartografía y publicaciones náuticas.

2.- La estructura de este documento fue diseñada para que sirva de ayuda, tanto al originador como también al receptor, por lo cual se solicita completar todas las informaciones requeridas en forma clara y empleando el vocabulario náutico universalmente aceptado.

3.- En el supuesto caso de que una información complemente un mensaje previo, bastará con hacer referencia a él.

4.- El punto “Materia” es la referencia que sirve para identificar el tipo de información que es comunicada. Por ejemplo: bajo fondo detectado, baliza destruida, fondeadero experimentado, etc.

5.- El acápite “Area general” tiene por finalidad facilitar el reconocimiento y consiguiente catalogamiento de las informaciones. Por lo tanto, se pondrá aquí el nombre del accidente geográfico que mejor identifique el área de la novedad comunicada. Por ejemplo: Estrecho de Magallanes - Bahía Borja.

6.- En el párrafo “Información de detalle” se describirá, con la mayor acuciosidad y nivel de especificación, la novedad observada o experiencia vivida; así entonces, si lo informado es un fondeadero de emergencia experimentado se deberá incluir lo siguiente: track seguido, referencias notables tomadas en situaciones, naturaleza del fondo, condiciones meteorológicas soportadas, marea y corrientes observadas, cantidad de cadena filada, tiempo que permaneció fondeado, distancias a pasar, demarcaciones de seguridad y recomendaciones.

7.- Se ha dejado, a propósito, un espacio en blanco destinado al croquis de lo descrito. En él se dibujará el área involucrada, indicando claramente los accidentes mencionados o la maniobra efectuada. Cuando no se disponga de los medios adecuados para establecer distancias, alturas, posiciones u otros parámetros se agregará donde corresponda la palabra “aproximado”.

8.- Esta información se puede remitir al Servicio a través de correo ordinario (Errázuriz 254, Playa Ancha, Casilla 324, Valparaíso), al fono-fax: 56 - 32 -2266542 o ingresando al portal de Internet: www.shoa.mil.cl, en la sección: Servicios, Radioavisos, Navarea XV, Formulario de Novedades Hidrográficas.

dársena de Antofagasta y sobre la misma costa, se forma la caleta Coloso.

La caleta en referencia mide aproximadamente 8 cables en su entrada, entre la punta Coloso y la punta Chaigneau, situada 3,5 cables al NE de la punta Paso Malo, por 2,5 cables de saco dirigido al S. Inmediata al NW de la punta Coloso, existe una roca sobre el agua, pequeña y como de un metro de altura sobre el nivel medio.

Desde la punta Paso Malo se extiende hacia el SW como por 5 cables, un bajo costero que orilla la ribera oriental de la caleta y que se aleja hasta 0,5 cable de la costa.

Límites del puerto.- Se encuentran comprendidos por el área dentro de la zona formada por el paralelo Lat. 23° 44' 42" S y el meridiano de Long. 70° 28' 13" W.

Zona de espera de práctico.- Área circular de 1,5 cables de radio, cuyo centro se encuentra ubicado al 015° y a 1 milla de punta Coloso.

Escollos.- Como a 1,25 cables y como a 2 cables al NNW de la punta Paso Malo, hay dos bajos rocosos, con solo 4 metros de agua encima cada uno.

Como a 3 cables al SE de la punta Coloso y en el fondo del saco de la ensenada, existe una restinga de piedra, varias rocas sumergidas y dos rocas que afloran en bajamar, todas muy próximas a la costa.

Vientos y bravezas.- Cuando en esta zona durante el verano sopla viento duro del SW, este permite operar en la caleta Coloso, por el abrigo natural que contra ese viento prestan al fondeadero los elevados cerros del SW de la caleta, el mayor de los cuales alcanza a 263 metros de altura. Sin embargo, hay ocasiones en que este viento impide realizar carga de concentrado o efectuar maniobras de buque.

Los vientos en primavera y verano soplan, generalmente, desde la mañana hasta la puesta del Sol, del SW al WSW, notándose su mayor intensidad desde mediodía, para ir descendiendo enseguida y calmar cerca del ocaso. Desde la media noche hasta después de la salida del Sol, se experimentan vientos del NNE al E hasta fuerza 5.

En otoño e invierno durante el día, hay vientos bonancibles del SW al WSW o calmas, pero, en cambio, son más frecuentes los terrales del SE al ESE, desde la medianoche hasta las primeras horas del día siguiente. Cuando en la rada de Antofagasta existen bravezas, estas no entran, por lo general, a la caleta Coloso. Sin embargo, cuando las bravezas son originadas por mar boba del W o NW, la marejada es fuerte en la caleta, obligando a desamarrar al buque que está siendo cargado, en espera de que mejoren las condiciones.

Las bravezas de mar, las resacas y la marejada en la caleta Coloso son con frecuencia mucho menos fuertes que en Antofagasta y las condiciones marítimas como surgidero, son en general buenas.

Neblinas y calmas no se experimentan, por lo general, en caleta Coloso.

Fondeadero.- El mejor fondeadero en la caleta Coloso para buques se encuentra como a 3,8 cables al ENE de la punta Coloso en profundidades de 16 a 14 métros, sobre lecho de arena de buen tenedero, y para buques mayores al NNE y 8 cables en profundidades de 34 a 30 metros de la punta Coloso. Ofrece esta caleta buen surgidero durante la mayor parte del año.

Entre la caleta Coloso y Antofagasta existe buen camino para autos y camiones. No hay habitantes permanentes, ni recursos de ninguna especie.

Terminal Marítimo La Escondida.- Se encuentra ubicado sobre la costa SW de la caleta Coloso y cuenta con un angosto muelle de estructura metálica, con 120 metros de largo, orientado al NE y por el cual corre una cinta transportadora del mineral. El cabezo está formado por una estructura rectangular rebatible, que se coloca sobre las bodegas del buque y en él está ubicada la torre de carga con una capacidad de rendimiento de 1.000 toneladas/hora.

Hacia ambos lados del cabezo hay dos duques de alba, separados 60 metros entre sí, en la orientación 098 - 2780º; cuenta además con buenas defensas y con 5 boyas tipo cilíndrico vertical, con gancho de escape, cuyo volumen es de 39 m^3 cada una. Las que quedan dispuestas con relación a la nave de la siguiente manera:

Boya Nº 1 por la proa.

Boya Nº 2 por la aleta de estribor.

Boya Nº 3 por la proa.

Boya Nº 4 por la aleta de babor.
Boya Nº 5 por la amura de babor.

Condiciones meteorológicas permitidas para la operación.- Las corridas de las naves podrán efectuarse hasta con vientos de 20 nudos de intensidad, siempre y cuando la dirección de estos produzcan el efecto que tienda a desabracar el buque del terminal y el práctico a cargo de la maniobra haya evaluado favorablemente la tonalidad de los factores que inciden en la seguridad de ella.

De acuerdo con las características de diseño de las boyas y del muelle, las naves abandonarán el terminal cuando la velocidad del viento exceda de 40 nudos o cuando se experimenten olas de 2 metros de altura o períodos de menos de 10 segundos.

Cuando las condiciones del viento o marejada produzcan a la nave movimientos que impida continuar con la faena de carga o sometan a las defensas a esfuerzos para los cuales no han sido diseñadas, se deberá desatracar al buque mediante sus sistemas de amarre y fondeo.

Las maniobras de amarre y desamarre se podrán efectuar durante las 24 horas del día con la asistencia de dos remolcadores de a lo menos 1.500 HP para el amarre y de uno para el desamarre. Esto último bajo condiciones meteorológicas que no ameriten el empleo de un segundo remolcador, situación que determinará la Autoridad Marítima. Las corridas de las naves en el terminal se efectuarán con apoyo de un remolcador.

Las agencias dispondrán en forma oportuna para el traslado del práctico desde el puerto a la nave y viceversa, de una lancha apropiada.

Balizamiento.- El terminal marítimo dispone de dos pares de balizas de enfilación luminosas, para la aproximación y fondeo para la maniobra de atraque al muelle del terminal, y son las siguientes:

a) Balizas luminosas de aproximación.- Se encuentran instaladas en tierra, al W del muelle, orientadas al 190°. Esta enfilación está materializada por dos balizas luminosas con forma de rombo blanco con una cruz roja. Ver características en la Lista de Faros.

b) Balizas luminosas de fondeo.- Se encuentran instaladas en la punta Paso Malo, orientada al 101°. Esta enfilación está materializada por dos balizas luminosas, con forma de rombo verde con una cruz naranja. Ver características en la Lista de Faros.

c) Faro Caleta Coloso.- Se encuentra al SW del nacimiento del muelle del terminal marítimo, en un costado de la bodega, y sobre la misma torre del faro se ha instalado un Racon. Ver características en las publicaciones Lista de Faros y Radioayudas a la Navegación.

d) Boya luminosa Bajo Punta Coloso.- Para señalizar los bajos ubicados inmediatamente al NE de la punta Coloso, se ha fondeado una boya luminosa. Ver características en la Lista de Faros.

Costa inmediata.- Desde punta la Coloso para el S, toma la costa la dirección media del SSW como por 3,3 millas, hasta un poco más al S de la roca Negra, torciendo después al SSE por igual distancia en dirección a la caleta Bolfin.

Roca Negra.- Al SW y a 3,3 millas de la punta Coloso, al W y dos cables de la costa, se halla situada la roca Negra, que es pequeña y de color oscuro. Frente a la cual, hay en la costa vecina una punta sin nombre cuya proyección es solo una pequeña saliente de la costa.

Quebrada del Carbonato.- Entre la punta Coloso y la caleta Bolfín, desemboca al mar la quebrada del Carbonato.

Caleta Bolfín.- Como al 190° de la roca precedente y a la distancia de 4 millas, se abre la caleta Bolfín.

Se ha informado que la caleta en referencia es de profundidades moderadas y que su fondeadero sería completamente limpio y abrigado contra los vientos y marejadas del SW.

El desembarcadero de la caleta es, en general, bueno en toda circunstancia. Ni en la caleta ni en sus alrededores pueden encontrarse ninguna clase de recursos. No hay plano de la caleta Bolfín.

Monte Jarón.- Como a 2 millas al oriente de la caleta Bolfín, se alza el monte Jarón de 998 metros de elevación, que es el más notable de esta costa y constituye una buena marca de referencia para recalar a Antofagasta.

Balizas de enfilación.- Para atracar al pontón "URO" se han instalado en la costa SE del puerto una enfilación de entrada, orientada al 121° y una enfilación de fondeo orientada al 045°, instalada en la costa N. Cada enfilación está compuesta por dos tableros de 4,4 metros de alto, en forma de triángulo, pintados de color naranja.

Límites del puerto.- Se encuentran comprendidos por el área interior encerrada por una línea que une las puntas Caldereta y Zorro.

Zona de espera de práctico.- Las naves nacionales deberán esperar práctico en el punto de fondeo ubicado al NNW y 3,7 cables de la punta Este. Las naves extranjeras deberán esperar práctico en la zona de espera de práctico en puerto Caldera.

El uso de práctico es obligatorio.

Caminos.- Hay un buen camino que une puerto Calderilla con el puerto Caldera, de 4 kilómetros de longitud. También hay un camino hacia el S, que alcanza hasta bahía Inglesa.

Punta Caldereta.- El extremo N de la península que cierra por el W puerto Calderilla, lo constituye la punta Caldereta.

La punta despide hacia el E a 0,5 cable, una pequeña roca sobre el agua y otra que aflora en bajamar, por cuya circunstancia son ambas generalmente visibles. Como a 2 cables al W de la punta Caldereta, existe otro grupo de rocas que se aleja como por 1 cable de la costa; algunas de esas rocas afloran y otras son sumergidas.

Baliza luminosa Punta Caldereta.- En la punta anteriormente mencionada se ha instalado una baliza luminosa. Ver características en la Lista de Faros.

La costa comprendida entre la punta Caldereta y las puntas Oeste y Pescadores, que le siguen al S, es en general rocosa.

Islotes Jorge.- Hacia el SW del extremo NW de la península Caldereta y a 4 cables de distancia, se encuentran los islotes Jorge, los cuales forman un pequeño grupo de islotes rocosos. Los dos islotes mayores del referido grupo están muy juntos y dejan entre sí un angosto canalizo. Ambos islotes son de contornos sucios y se hallan rodeados por rocas sumergidas y otras que afloran en bajamar.

La costa ubicada enfrente de los islotes Jorge forma una pequeña ensenada que se interna hacia el E y enteramente abierta al occidente.

El canal de más o menos 2 cables de ancho que se forma entre los islotes Jorge y la costa firme, tiene profundidades que varían entre 6 y 20 metros, pero está fuera de ruta y carece de importancia para la navegación.

Punta Pescadores.- Como a 9 cables al S de los islotes Jorge, se encuentra la punta Pescadores.

Bahía Inglesa.- Carta N° 3111. Lat. 27° 07' S; Long. 70° 54' W (aprox.). Entre punta Pescadores y la punta Morro, situada a 3,5 millas al WSW, se abre la bahía Inglesa, que mide casi 3,25 millas de boca por 2,5 millas de saco dirigido al S.

La punta Pescadores, que constituye la punta N de la entrada de la bahía, despide como a 2 cables al S las rocas Alviña, las que son rocas sumergidas con profundidades de 2,4 y 4,9 metros respectivamente.

La punta Morro, punta S de la bahía, es rocosa, escarpada y característica. Desde punta Morro, la costa S de la bahía Inglesa se dirige al SE como por 2,5 millas y es de estructura roqueña; pero la costa SE de la misma bahía es arenosa.

Bahía Inglesa es, en general, algo profunda y completamente abierta a los vientos del N, con los cuales el tenedero es afectado por dichos vientos que entran de lleno a la bahía levantando marejada. No obstante que esta bahía queda abrigada de los vientos del S, es poco frecuentada y carece también de toda clase de recursos.

Área de cultivo de mariscos.- Comprende toda el área, entre las costas E de la línea imaginaria que une la punta Ester con la punta Caldereta y desde este punto hasta 9,5 cables al W y luego al S pasando a 1 milla de la punta Pescadores hasta un punto ubicado al N, y a 4 cables del centro del saco S de la bahía Inglesa, y desde este punto al NW hasta la punta Morro.

Dicha área no interfiere con la libre navegación de las embarcaciones y no se encuentra señalizada.

Cruz notable.- Se encuentra instalada en la cumbre del cerro Pan de Azúcar.

Islotes Copiapinos. ~~Baliza~~.- Se encuentran ubicados al SSW y como a 1,9 millas de la punta Pescadores. Este grupo está conformado principalmente por dos islotes mayores rocosos, sin vegetación y numerosas rocas afloradas; las aguas que los rodean son someras.

~~En el islote más notable se ha instalado una baliza de 2,5 metros de altura, consistente en un pilar de fibra de vidrio de color blanco con una franja horizontal roja. Altura sobre el nivel medio del mar 5,5 metros~~.

Monumento Cristo de los Abismos.- Al 122° y a 6,7 cables de la punta Morro, a 85 metros de la costa, en 30 metros de profundidad, se encuentra fondeada la estructura del monumento confeccionado en hormigón armado, de una altura de 4,5 metros y de un peso de 8 toneladas, en fondo de arena.

Punta Morro.- Lat. 27° 06,5' S; Long. 70° 56,0' W (aprox.). En la situación indicada se encuentra la punta Morro, cuyo relieve es escarpado y rocoso. La punta en referencia es notable, pues forma el extremo N de un cordón de montañas que viene del interior, aproximadamente del SE y que pasa por el morro Copiapó de 294 metros de altura. Punta Morro cierra la bahía Inglesa por el occidente.

Costa inmediata.- Desde la punta Morro hasta la punta Medio —que le sigue al S— la costa es precipitosa y escarpada y muestra manchones notables de roca blanca. Estos manchones se hallan en los barrancos del lado S de la punta Medio, cuya proyección es también escarpada y con prominentes quebradas en su cima.

Punta Medio.- Como a 4,5 millas al SSW de la punta Morro, se encuentra la punta Medio, cuya saliente es muy pequeña. Muestra en su extremo SW dos quebradas prominentes; despide también hacia afuera y a corta distancia, varios islotes y rocas, pero a prudente distancia de la punta no hay peligros conocidos.

Morro Copiapó.- Como a 1,5 millas al SE de punta Morro, se alza el morro Copiapó de 294 metros de altura. Es un cerro muy notable que se caracteriza por ser casi plano en su cumbre; por tener próximo a su extremidad oriental dos pequeños montículos; por ser su ladera o vertiente oriental muy escarpada y por concurrir a su extremo N el término de otra cadena de montañas que viene del interior.

Con tiempo claro, puede avistarse el morro Copiapó desde una distancia de 30 millas. Al SW del morro se alza otra colina, cuyo lado occidental presenta un declive a pique. Esta colina forma parte, probablemente, de la misma cadena del morro.

Punta Hüber.- Hacia el SSE y a 2,2 millas de la punta Medio, se halla situada la punta Hüber, cuya proyección es escarpada y rocosa.

Costa inmediata. Isla y escollos.- Desde la punta Hüber para el S, hace la costa dos inflexiones sucesivas hacia el E y SSE, para avanzar después al W y formar la pequeña punta Totoral. Esta punta parece de redoso limpio y está situada a 1,5 millas al SSE de la punta Hüber.

A 9 cables al S de la punta Hüber y a 6 cables al NW de punta Totoral, se encuentra un bajo fondo de piedra que presenta tres picachos peligrosos: una roca que aflora en bajamar, una roca sumergida próxima al NE de la anterior y otra roca con una sonda de 6 metros, como a 1,5 cables al N de la última.

Como a 4 cables al oriente de la punta Totoral y hacia el interior, se alza el cerro Totoral de solo 55 metros de altura.

Punta Vial.- A poco más de 1 milla al SSW de la punta Totoral, se halla la punta Vial, cuyo redoso parece también limpio. Por el lado N de la punta Vial existe un desembarcadero para botes.

Rocas Cheyre.- A media distancia entre la punta Vial e isla García, se hallan las rocas Cheyre.

Isla Grande.- Frente a la punta Vial y a 5 cables de distancia se encuentra la isla Grande, que mide 9 cables de largo por 3 de ancho.

La isla es muy notable por dos morritos o protuberancias que tiene en cada extremo, siendo el del N más alto que el del S. Más o menos en el centro de la isla, se alza también un promontorio redondo formado por otra pequeña prominencia, característica por su aspecto.

Boyas ciegas en el Banco Belén.- En los extremos W y N del banco se han fondeado boyas ciegas. Ver características en la Lista de Faros.

C) Banco Gálvez.- A partir del extremo S del molo Quinientos, se extiende hacía el S, el banco Gálvez, alejándose de la costa a distancias variables de 1 a 2 cables, hasta el extremo N del espigón EMPORCHI.

D) Banco Isla de los Reyes.- La isla de los Reyes destaca hacia el N un banco costero que avanza hacia el mar a distancias variables hasta 3 y 6 cables. Este banco costero se une hacia el W al malecón Blanco Encalada.

Boya ciega Banco de los Reyes.- Al 153º y a 1,17 millas de la baliza luminosa Banco Belén, se encuentra fondeada una boya ciega. Ver características en la Lista de Faros.

Cascos náufragos.- En el puerto Talcahuano se encuentran los siguientes cascos náufragos:

a) Al 293º y a 1 cable de la baliza luminosa Banco Belén, se encuentra el casco a pique de un blanco de combate.

b) Al 223º y a 1,1 millas de la baliza luminosa Banco Belén, se encuentra el casco náufrago del ex vapor “Huasco”.

c) Al 151º y a 5,2 cables del cabezo del Terminal Portuario, está el casco náufrago de la draga “Valdivia”.

d) Al 137º y a 1 milla del cabezo del Terminal Portuario, se encuentra un casco náufrago.

e) Al 175º y a 1,4 millas de la baliza luminosa Banco Belén, está el casco náufrago del ex vapor “Margit”, en el extremo N del banco de los Reyes.

f) Al 025º y a 1,5 y 2,9 cables del cabezo del muelle del Apostadero se encuentran dos cascos náufragos.

g) Al 224º y a 1,15 millas de la baliza luminosa Banco Belén, se encuentran los restos náufragos del ex pam “Zuidester V”.

h) Al 190º y a 1,95 cables de la baliza luminosa Banco Belén, se encuentran los restos náufragos del ex pam “Haugagut”.

i) Al 124° y a 2,15 millas de la baliza luminosa Banco Belén se encuentran los restos de un casco náufrago y a 1,5 cables al S de este una obstrucción submarina.

Sitios de atraque, malecones y muelles del puerto comercial.

Molo Quinientos.- Cuenta con dos sitios de atraque:

Sitio Nº 1.- Tiene un largo utilizable de 250 metros donde pueden atracar naves de 250 metros de eslora y un calado máximo de 7,3 metros (24 pies). Este sitio cuenta con 13 bitas y 9 defensas fijas.

Sitio Nº 2.- Tiene un largo utilizable de 175 metros y pueden atracar naves con un calado máximo de 7,3 metros (24 pies) y solo por la banda de babor; la eslora está limitada por la nave que esté atracada en el sitio Nº 1. Este sitio sobresale 4 metros en toda su extensión, con respecto al Sitio Nº 1, cuenta con 8 bitas y 16 defensas de neumáticos.

Para atracar al molo Quinientos se debe aproximar tomando la enfilación luminosa al 286,7º ubicada aproximadamente a 100 metros al N del extremo S del Molo Quinientos.

Muelle Chacabuco.- Espacio lineal de atraque para naves mercantes: 335 metros de largo con profundidad limitada de atraque a 7,3 metros (24 pies). Las naves deben quedar aproadas al S.

Muelle Fogonero Ugarte.- Ubicado en las cercanías del dique Nº 1, de 180 metros de largo por 20 metros de ancho, está orientado al SSW; cuenta con bitas de amarre cada 18 metros, en ambos costados, con un calado de 5,1 metros en el cabezal y el costado W y de 5,8 metros en el costado E.

Canal de acceso Dique Nº 1.- Largo utilizable 211 metros de largo, con un canal de 40 metros de ancho y una profundidad de 7,3 metros (24 pies); las naves quedan aproadas al N y no requieren fondeo. En el costado de atraque, se han detectado profundidades menores de 6 metros.

Por razones de seguridad y por así requerirlo las maniobras de atraque y desatraque, tanto en el muelle Chacabuco como en el canal de acceso, el uso de dos remolcadores es obligatorio, no así en el molo Quinientos, ni en el espigón de EMPORCHI. Estos últimos son también los únicos sitios en que hay extensión de líneas ferroviarias, empalmadas a la red de los FF.CC. del Estado.

Espigón de atraque EMPORCHI.- Es de propiedad fiscal y cuenta con dos sitios de atraque:

Sitio Nº 2.- Tiene un largo utilizable de 155 metros; pueden atracar naves de 185 metros de eslora máxima y con un calado máximo permisible de 8,3 metros (27 pies y 4 pulgadas), con un resguardo de 2 pies bajo la quilla en el canalizo de entrada al sitio, ya que en el mismo sitio hay 10 metros de profundidad. El sitio cuenta con 9 bitas y 13 defensas de goma de patente y una boya de amarre. Las naves quedarán con proa al N.

Sitio Nº 1.- Tiene un largo utilizable de 205 metros y permite el atraque de naves con un calado máximo de 6 metros (19 pies y 8 pulgadas), con un resguardo de 2 pies bajo la quilla, cuenta con 9 bitas y 15 defensas de neumáticos. Este sitio es de uso general para pesqueros. Está fuera de uso por el mal estado del delantal, coronamiento del sitio, como así también el estacado del mismo.

Boya Límite Acceso Norte.- Señal especial, ubicada al 065º y 370 metros del extremo E del espigón de atraque. Ver características en la Lista de Faros.

Boya Límite Acceso Sur.- Señal especial, ubicada al 115º y 315 metros del extremo E del espigón de atraque. Ver características en la Lista de Faros.

Zona prohibida de fondeo para naves pesqueras.- Con el objeto de no obstruir el acceso y atraque de naves al espigón de EMPORCHI, se ha establecido una zona prohibida de fondeo para naves pesqueras, la cual está indicada en las cartas.

Puerto pesquero.- Se ha construido un puerto pesquero de 460 metros de extensión al S del muelle del Apostadero, con todos los servicios necesarios. Para la defensa del puerto pesquero se construyó una escollera que sale hacia el E, más al N de donde está situado el nuevo puerto pesquero. En la explanada al N del puerto pesquero, se encuentra parte de la superestructura del ex “Angamos”, destinado actualmente como cuartel del Bote Salvavidas de Talcahuano.

Muelle de pasajeros.- El lugar destinado al desembarco de pasajeros, se encuentra ubicado a 80 metros al W del muelle Fiscal Nº 1, sobre el malecón Blanco Encalada. Cuenta con escalas de concreto a las que atracan las embarcaciones menores. En las proximidades del muelle de pasajeros están ubicadas la Gobernación Marítima y Aduana del puerto.

Malecón Blanco Encalada.- Se extiende a lo largo de la costa SW del puerto, entre la caleta de pescadores y el espigón de EMPORCHI. Por él se efectúan las faenas de descarga de las diversas compañías pesqueras que operan en este puerto.

Malecón de Pesca y Caza.- A continuación del malecón Blanco Encalada se encuentra ubicado el de Pesca y Caza, al que pueden atracar goletas pesqueras que son descargadas por pequeñas grúas móviles, de aproximadamente 700 kg. de capacidad. En este sitio se encuentra ubicada la oficina de Inspección Zonal de Pesca y Caza.

Malecón María Isabel.- Este malecón está ubicado a continuación del muelle de atraque del espigón hacia el SSE y antes de llegar a la caleta La Bomba; sirve para la movilización de carga de faluchos. Es usado también para la descarga de naves pesqueras.

Balizas luminosas y luces.- En el puerto Talcahuano se encuentran las siguientes balizas luminosas y luces:

- **Baliza luminosa Banco Belén.-** En el extremo SE del banco Belén se ha instalado una baliza luminosa y baliza que responde al radar (Racon). Ver características en la Lista de Faros y en el Radioayudas a la Navegación.

- **Balizas luminosas Pam Haugagut.-** Se encuentran instaladas sobre los mástiles del ex pam "Haugagut". Señal de peligro aislado. Ver características en la Lista de Faros.

- **Baliza luminosa Molo Caleta Manzano.-** Se encuentra instalada en el cabezo de este molo. Ver características en la Lista de Faros.

- **Torres de antenas de Radioestaciones de Punta Marinao.-** En el extremo de cada una de estas torres, se enciende una luz roja a ocultamiento, de obstrucción aérea.

D

E

Q

R

CANAL MESSIER - PARTE NORTE
Desde la bahía Tarn a la isla Van der Meulen

Canal Messier. Parte N.- Carta Nº 9300. Es la parte del canal Messier que abarca entre la isla Sombrero por el N y la punta Chaworth —extremo S de la isla Van der Meulen— por el S.

En esta parte, el canal Messier es bastante recto, profundo y limpio en toda el área levantada. De las costas del canal se desprenden algunas pequeñas restingas de roca que no se separan más de 2,5 cables.

Marea y corrientes.- En la parte N del canal Messier, las corrientes de marea, que son en general débiles y regulares, tiran naturalmente hacia el S —el flujo— y hacia el N —el reflujo—, y corren durante cerca de 6,25 horas en cada sentido.

Isla Sombrero.- Situada en el lado E de la entrada N del canal Messier y al final de la bahía Tarn. Es la isla de más al N del grupo de islas Baker; su aspecto es característico y redondeado cuando se la mira desde el lado del mar, y cuando se le aproxima, toma gradualmente la forma de un sombrero.

La punta Sombrero —borde NW de la isla del mismo nombre—, junto con la isla Penguin, señalan el acceso N del canal Messier. Asimismo, con la punta Óscar, determinan la entrada W del canal Baker.

Paso Quetayulec. Acceso W.- Carta Nº 9300. Separa la costa S de la isla Sombrero —por el lado N— de la costa NW de la isla Zealous —por el lado S—, en una extensión de 2,5 millas en dirección general NE-SW y presenta un ancho de casi 5 cables. La punta Brava —extremo NW de la isla Zealous— destaca varios islotes y rocas, hasta casi 3 cables afuera de la orilla, y en los que la marejada rompe con fuerza.

Archipiélago Wellington.- Este archipiélago, el más dilatado de la Patagonia Chilena, se extiende desde el canal Suroeste hasta el canal Trinidad. Tiene un largo aproximado de 141 millas en dirección general N-S y su mayor ancho, de 40 millas, queda hacia el extremo S del paso del Indio, al W de la caleta Grau. Los límites de este archipiélago son: por el N, el canal Suroeste; por el E, el canal Messier, angostura Inglesa, paso del Indio, canal Escape, paso del Abismo y canal Wide; por el S, el canal Trinidad; por el SW, el canal Picton que lo separa de los archipiélagos Mornington y North; y por el W, los canales Ladrillero y Fallos, que lo separan del archipiélago Campana.

El archipiélago Wellington se divide en dos partes principales separadas por el canal Adalberto: en la parte N están las islas Juan Stuven, Jungfrauen, Millar, Prat, Little Wellington y varias islas menores; en la del S se cuentan las islas Knorr, Angamos, muchas islas pequeñas, y la más extensa de todas, la isla Wellington, a la que debe su nombre el archipiélago.

El lado NE del archipiélago Wellington, conforma la ribera W del canal Messier.

Punta Li.- Situada al SSE y 5 cables de la isla Penguin y en el lado W del canal Messier. Es el extremo NE de la isla Juan Stuven —del archipiélago Wellington— y constituye la proyección más saliente de este tramo de la costa W del canal Messier.

Islas Baker. Costa W.- Situadas al S de la península Larenas y en el lado E de la entrada N del canal Messier. Este grupo de islas está constituido por tres islas de gran tamaño y otras pequeñas; entre las primeras están: Zealous al NW, Porcia al E de Zealous, y Orlebar la de más al S. Siguen en tamaño, la isla Sombrero, y las islas Scout, Tito, Scylla y Alert, y varias otras menores. Este grupo de islas abarca un área de casi 12 millas de N a S por 7,5 millas de E a W y forman dos cordones: uno al W donde están las islas Sombrero, Zealous, Scout, Scylla y Alert; y el otro del lado E con las islas Porcia, Tito y Orlebar.

La costa W de las islas Sombrero, Zealous, Scout, Scylla y Alert, configura la ribera E del canal Messier en un tramo de casi 12 millas de extensión. Esta costa desprende algunas rocas y fondos insidiosos en sus proximidades, por lo que no es conveniente aproximarla a menos de 3 cables.

Entre la costa S de la península Larenas —por el lado N— y la costa N de las islas Sombrero y Porcia —por el lado S—, se forma el acceso W del canal Baker propiamente tal, que comunica la parte N del canal Messier con el paso Joubert y la entrada W del canal Martínez. Ruta especialmente apropiada cuando se proviene desde o se dirige hacia el N.

Rodeando por el S las islas Baker, se forma el paso Somerset, que corre entre la costa SE de la

isla Orlebar —por el lado NW— y la costa NE de la península Swett —por el lado SE—, comunicando también el canal Messier, pero más al S, con el canal Baker y el paso Joubert. Derrota del todo apropiada cuando se proviene desde o se dirige hacia el S.

Además, entre la islas Zealous —por el lado W— y la isla Porcia —por el lado E— corre el paso Cronje que comunica el acceso W del canal Baker por el N con el canal Krüger por el S; este último canal que corre entre las islas Alert, Scylla, Scout, Zealous y Porcia —por los lados W y N— de las islas Orlebar y Tito —por los lados E y S—, también permitiría acceder hacia el paso Joubert, pero no se recomienda.

En la Quinta Parte de este Capítulo se encuentra la descripción detallada y particular de las islas Baker, con los canales y pasos que por ellas cruzan, y las caletas y fondeaderos que allí se forman, incluyendo las instrucciones para la navegación y las direcciones para la derrota.

Isla Zealous. Costa W.- Situada al S y 5 cables de la isla Sombrero y separada por el paso Quetayulec, en el lado W del canal Messier. Es una isla de buen tamaño y de relieve muy accidentado; se eleva bruscamente a gran altura, formando profundas quebradas. Cruza la isla en dirección N-S un cordón de montañas, en cuya parte central se alza una cumbre de 697 metros y cerca del extremo SE otra de 491 metros.

La costa W de la isla Zealous está bordeada por varias rocas sumergidas y afloradas, especialmente la punta Brava —la del NW—, que despide islotes y rocas hasta 2,7 cables afuera.

Baliza ciega Isla Zealous.- En el borde SW de la isla Zealous. Es una torre de fibra de vidrio de 3,3 metros de altura de color blanco, con una franja horizontal roja. Elevación 10 metros. Señal costera.

Isla Scout. Costa W.- Situada próxima al S de la isla Zealous y separada por un canalizo angosto y sinuoso, sembrado de rocas e islotes que obstruyen completamente su paso. Es una isla pequeña y desde sus orillas se levanta hacia el centro en un solo cerro de 671 metros. Mirada desde el fondeadero de la caleta Hale, desde el SSE, la isla aparenta una forma cónica.

Hacia el S la isla Scout desprenden las islas Scylla y Alert y la roca Lobo.

Paso Scout.- Carta Nº 9300. Se forma entre la costa S de la isla Scout —por el lado N— y la costa N de la isla Scylla —por el lado S—, en una extensión de casi 6 cables en dirección general W-E y presenta un ancho de solo 45 metros. Es un estrecho y somero pasaje, cuyas costas son acantiladas.

El paso Scout, por ser demasiado angosto y somero, es inútil para los usos frecuentes de la navegación.

Isla Scylla.- Situada contigua al S de la isla Scout y separada por el paso del mismo nombre. Es una isla pequeña, escarpada y se alza como a 96 metros.

El redoso W de la isla Scylla, en dirección al canal Messier, es sucio hasta unos 2 cables afuera, donde se encuentran algunas rocas que afloran en bajamar. Hacia el S, también es somero y un canal sin nombre de poco más de 2 cables de ancho la separa de la isla Alert, por el cual no hay paso navegable.

Por el lado E de la isla Scylla corre el canal Krüger.

Isla Alert.- Situada próxima al S de la isla Scylla y separada por un canalizo muy somero, con algunas rocas y de casi 2 cables de ancho. Es una isla pequeña y se eleva a 44 metros.

Próxima al extremo S de la isla Alert, está la roca Lobo, la cual es una roca que vela siempre y despide fondos insidiosos hacia el S y hasta 1,2 cables afuera. Constituye el remate S del cordón W de las islas Baker.

Isla Millar.- Situada al SSE y 6 millas de la isla Penguin y en el lado W del canal Messier. Es una isla de forma alargada y 7 millas de longitud en sentido NNW-SSE, por 2 millas de ancho. De un extremo al otro de la isla se eleva una cadena de montañas, la mayor de las cuales se encumbra a 644 metros y es notable cuando se aproxima al canal Messier desde el N.

La costa E de la isla Millar desprende algunas rocas que afloran en bajamar que no se alejan más de 2 cables de la orilla. Vecina a su extremo está la pequeña isla Chang.

Baliza luminosa Isla Millar.- En la punta más avanzada hacia el canal Messier de la costa E de la isla Millar. Señal costera. Ver características en la Lista de Faros.

Cabo Clanricarde.- Situado al SW y 5 millas de las islas Arthur y sobre la costa continental, en el lado E del canal Concepción. Es un promontorio de redoso sucio a su pie, que se alza a 68 metros y que destaca próximo al S el islote Sarmiento, pequeño y de 9 metros de elevación.

Entre el estero Lecky y el cabo Clanricarde, la costa SE del canal Concepción es acantilada y carece de fondeaderos; este tramo está espaldeado hacia el E por una cadena de cerros que se elevan entre 792 y 386 metros, la cual se extiende entre la ribera S del referido estero y las cercanías del cabo en cuestión.

Canal Tres Cerros.- Carta Nº 10327. Se forma justamente al S del cabo Clanricarde y en el lado E del canal Concepción. Separa la costa continental —por el lado NE— de la costa NE de las islas Jorge y Canning —por el lado SW—, en una extensión de casi 10 millas en dirección media NW-SE y ofrece un desahogo que no disminuye a menos de 1,7 cables en su parte más comprometida. La isla Nuestra Señora de la Esperanza divide el canal en dos pasos: el paso Gavilán por el N de ella, que no ha sido sondado, y el paso Yagán por el S, que es navegable y por donde pasa la ruta recomendada. Comunica el canal Concepción con el canal Andrés.

El canal Tres Cerros y el paso Yagán son limpios y profundos, y su menor desahogo queda en la parte N del paso Yagán y alcanza a casi 2 cables.

Isla Jorge.- Situada al SW y 1 milla del cabo Clanricarde y separada por el canal Tres Cerros, en el lado E del canal Concepción. Es una isla de forma irregular y que tiene como 3 millas de W a E por 2 millas de N a S. La parte N de la isla es baja; hay en ella una colina de 351 metros de elevación. En la parte SE se alza un cerro redondo de 571 metros, fácil de reconocer desde el S. El extremo NW de la isla lo constituye el cabo Bentinck. Próxima al extremo SW, se encuentra la isla Portland y, entre esta y la costa de la isla Jorge, se forma una bahía denominada también Portland.

Al E y 7,5 cables de la isla Portland y próximo al S de la isla Jorge, se encuentra un grupo de rocas e islotes pequeños —el más destacado al SE denominado Aguirre—, los cuales quedan enfrente de una bahía de aguas profundas en la costa S de la isla Jorge. Hay información de que cerca del final de esta bahía se puede, ocasionalmente, fondear a dos anclas en 11 metros de agua sobre fondo de roca; pero siendo este lugar sucio y de fondo disparejo, no se recomienda.

Isla Portland.- Situada al SW y 1 cable de la isla Jorge y en el lado SE del canal Concepción. Es una isla pequeña, arbolada y se eleva a 38 metros. Su redoso es sucio y está rodeada de sargazos. Su extremo SE es la punta Green.

Entre la costa SW de la isla Jorge y la isla Portland, se forma la bahía de este último nombre.

Isla Nuestra Señora de la Esperanza.- Carta Nº 10327. Situada al E y 1,7 millas de la isla Jorge y separada por el paso Lamero. Esta isla es de buen tamaño —de 3,4 millas de NW a SE por 1,5 millas de ancho—; y en su parte SE exhibe dos colinas que se elevan a 518 y 534 metros. Su extremo NW lo forma la punta Díaz, de redoso sucio y que desprende hacia el S y 2,6 cables el islote Luengo de 27 metros de elevación.

La isla Nuestra Señora de la Esperanza, además, divide el canal Tres Cerros en los pasos Gavilán y Yagán. Así, su costa N configura la ribera S del paso Gavilán, y se caracteriza por encontrarse bordeada por varias islas e islotes de diversos tamaños. Su costa S, configura la ribera N del paso Yagán y es, en general, limpia y profunda, excepto en su parte NW donde está el islote Luengo y otros de menor tamaño próximos al N de la punta Tobar.

Isla Canning.- Situada al SE de la isla Jorge y separada por el paso Lamero, y en el lado E del canal Concepción. Es una isla de forma irregular y tamaño moderado —de 2,4 millas de N a S por 7,2 millas de W a E—, y su relieve ostenta colinas en ambos extremos que se alzan a 443 y 424 metros. Su extremo W lo forma el cabo San Andrés; su confín E es la punta Leal, y el del SE la punta Pizarro.

La costa N de la isla Canning es desmembrada, despide varias islas, islotes y rocas; asimismo, desprende un fondo insidioso con varios islotes y rocas, que avanza hacia el NW y hasta casi 2 millas de la punta Oelrich; siendo el islote Fica el

más destacado, junto con el islote Retamales y una roca sumergida y otra que aflora en bajamar, que se encuentran al NW y 2,3 cables de este último. Configura el lado S del paso Lamero y el lado SW del paso Yagán. La costa S, forma la ribera N del acceso W del canal Andrés. La del NW, frente a la cual están los islotes Moraine, conforma el lado E del canal Concepción.

Paso Yagán.- Carta Nº 10327. Separa la costa S de la isla Nuestra Señora de la Esperanza —por el lado N— de la costa N de la isla Canning y veril insidioso que esa isla destaca hacia el NW hasta el islote Retamales —por el lado S. Se extiende 3,5 millas en dirección NW-SE y presenta un ancho mínimo de 1,7 cables, a poco de su entrada NW, entre los islotes desprendidos al NW de la punta Tobar y los fondos insidiosos que rodean al islote Retamales.

Direcciones para la derrota en el canal Tres Cerros y paso Yagán.- La navegación a medio freo no reviste inconvenientes, debiéndose tomar las precauciones necesarias para evitar el veril insidioso que destaca hacia el NW y 1,5 millas la costa N de la isla Canning, que es el peligro más avanzado hacia el eje del canalizo navegable y donde el canal presenta menor desahogo.

Paso Gavilán.- Carta Nº 10327. Separa la costa N de la isla Nuestra Señora de la Esperanza —por el lado S— de la costa S del continente —por el N. Se extiende 4,5 millas en dirección NW-SE y presenta un ancho en su parte más angosta de 1 cable. Este paso no ha sido hidrografiado por lo que no se recomienda su navegación.

Paso Lamero.- Carta Nº 10327. Separa la costa S de las islas Portland y Jorge —por el lado N— de la costa N de las islas Moraine y Canning —por el lado S—, en una extensión de 3 millas en dirección W-E y luego 2 millas de SSW a NNE y presenta un ancho de 5 cables. Este paso es limpio y profundo. Comunica el canal Concepción con el canal Tres Cerros.

La navegación del paso Lamero debe llevarse a medio freo.

Fondeadero Tres Cerros.- Carta Nº 10327. Se encuentra fondeadero en 34 a 24 metros de agua; fondo de roca y arena, sobre una meseta submarina de aproximadamente 1,5 por 3 cables, ubicada al S y 7 cables de la isla Chinita, al interior del canal Tres Cerros. Es posible tomar el fondeadero ingresando al canal Tres Cerros por su acceso NW —entre el cabo Clanricarde y el cabo Bentinck de la isla Jorge—, por el paso Lamero —que rodea la isla Jorge por el S y el E—, o por el paso Yagán —que corre entre la costa S de la isla Nuestra Señora de la Esperanza y la costa N de la isla Canning y otros islotes destacados al NW de ella— que proviene desde el E; en todos los casos la aproximación debe efectuarse navegando a medio freo y el tamaño de la nave condicionará la decisión de emplear una u otra alternativa. El tenedero es bueno y el área del fondeadero está protegida de los vientos de todos los cuadrantes, puesto que por el N la costa continental al E del cabo Clanricarde la conforma una cadena de cerros elevados entre 400 y 800 metros, y por el W y S las islas Jorge y Canning también ofrecen una apropiada protección; sin embargo, cuando el viento sopla justamente desde el NE, se canaliza y encajona en el seno que se abre hacia el NE de la isla Chinita, aumentando notablemente su intensidad. Apto para naves de gran tamaño.

Experiencia.- Nave de 243 metros de eslora y 17,5 metros de calado (BT. "Elektra"), fondeó en 28 metros de agua sobre fondo de roca y arena, justamente al S y 7 cables de la isla Chinita, al interior del canal Tres Cerros; ingresando a dicho canal por su acceso NW —entre al cabo Clanricarde y el cabo Bentinck de la isla Jorge— gobernando al rumbo 125° para pasar a medio freo entre la costa continental y la costa N de la isla Jorge por el S, cuidando no aproximar al bajo fondo con 13,5 metros agua que se encuentra al SSE y 4 cables de la de más al S de las islas Anton Pablos y muy poco al N del eje del canal. Experimentando buen tenedero con 8 paños de cadena en el agua, al soportar vientos del NE de hasta 60 nudos. La nave permaneció por un tiempo en reparaciones y alije del cargamento de petróleo que transportaba.

Bahía Portland.- Cartas Nº 10325 y 10327. Lat. 50° 15' S; Long. 74° 44' W (aprox.). Se forma al N de la isla Portland y en el lado E del canal Concepción. Se desarrolla entre el borde SW de la isla Jorge y la costa N de la isla Portland. La punta Green

desprende hacia el E y hasta 0,5 cable afuera, un arrecife marcado por sargazos. Al E y 1,9 cables de la punta Green, está la roca Entry que se eleva a 6 metros. Al SE y 0,5 cable de la roca Entry, está el islote Tall Tree de 16 metros de elevación, y en el cual se distingue un grupo de árboles altos.

La bahía Portland ofrece un buen fondeadero apropiado para buques pequeños.

Direcciones y fondeadero.- Se puede ingresar a la bahía Portland por su lado S, o desde el NW; pero es preferible lo primero, porque tanto adentro de ella como en el canal que se forma entre las islas Jorge y Portland existe una corriente que tira hacia el SE. Aproximando desde el S, se debe gobernar al rumbo 044º en dirección al islote Tall Tree, hasta que la punta Green demore al 328º; entonces, se debe caer a babor hasta el rumbo 356º y, pasando entre la punta nombrada y la roca Entry, dirigirse al fondeadero, teniendo cuidado de contrarrestar la corriente que hace abatir contra la roca Entry.

Si se quisiese entrar por el paso del NW, debe gobernarse al rumbo 130º en dirección al islote Tall Tree; arrumbamiento que conducirá a medio canal hacia el fondeadero y por profundidades no menores de 11 metros.

En la bahía Portland se encuentra fondeadero en 16 a 20 metros de agua sobre lecho de arcilla azul dura, con la punta Green demorando al 212º y la roca Entry al 138º. Sin embargo, si el buque ha de prolongar su estadía en este lugar, debe fondear a dos anclas más al WNW y 1 cable de la posición precisada anteriormente.

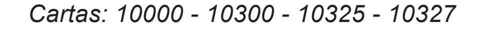
Islas Moraine.- Situadas al SSE y 1,2 millas de la isla Portland y al NNE y 1,7 millas del cabo San Andrés de la isla Canning. Son tres islas boscosas; las de más al N se elevan a 14 y 13 metros, y la del SE y de mayor tamaño lo hace a 43 metros.

Hacia el NE y hasta 2,5 cables de la isla Moraine de más al N, avanza una restinga de fondos sucios con rocas sumergidas que termina en una roca aflorada —denominada Desnuda— de 1,2 metros de elevación.

No hay paso navegable por el S de las islas Moraine, pues, entre ellas y la costa NW de la isla Canning se encuentra fondos sucios con rocas sumergidas; además, en esas inmediaciones se ven dos grandes manchas de sargazos.

Las islas Moraine, junto con la isla Portland, determinan la entrada W del paso Lamero.

(Continúa en la página X-3-5).




SERVICIO HIDROGRÁFICO Y OCEANOGRÁFICO
ARMADA DE CHILE

I. RUIZ

Ra Ruiz

Aero R.C. 2 FR

50° 21' 36"

Enfilacion de Fondeo 199,5°

Enfilacion de Fondeo 275°

F.V. Bita 1

Bita 2

Bita 3

Bita 4

Bita 5

Bita 6

Bita 7

R. F.

I. GUARELLO

75°20'30"

BAHÍA CORBETA PAPUDO

MANIOBRA DE FONDEO Y ATRAQUE

CROQUIS INFORMATIVO

Escala 1:6.000

100 m. 0 100 200 m.



Carta: 10330

Balizamiento

Baliza ciega Isla López.- En la punta S de la isla López. También se le denomina baliza Este. Es una torre de 3,3 metros de altura, de color rojo y aletas distintivas triangulares. Elevación 5 metros. Señal lateral de estribor.

Baliza ciega Roca Ruiz.- En la roca Ruiz. Es una torre de fibra de vidrio de 3,3 metros de altura, de color rojo. Elevación 3,3 metros. Señal lateral de estribor

Baliza ciega Isla Ruiz.- Ubicada en la península Ruiz. Es una pirámide truncada de madera de color blanco, con franja horizontal roja. Señal costera.

Enfilaciones luminosas.- Para asistir la maniobra de fondeo para atracar al muelle Terminal Marítimo Corbeta Papudo.

Primera enfilación luminosa.- 095º-275º. Señaliza el rumbo para dirigirse al punto de fondeo para atracar al muelle Guarello; asimismo, asiste el fondeo en el fondeadero exterior. Posee luces verdes fijas.

Baliza luminosa Anterior.- Al 221º y a 2,9 cables de la baliza Roca Ruiz. Es un poste de color blanco coronado con un rombo blanco, con una franja horizontal negra. Ver características en la Lista de Faros.

Baliza luminosa Posterior.- Al 275º y 30 metros de la baliza Anterior. Es un poste de color blanco coronado, con un rombo blanco, con una franja horizontal negra. Ver características en la Lista de Faros.

Segunda enfilación luminosa.- 019º-199º. Junto con la primera enfilación, señaliza la llegada al punto de fondeo para atracar al muelle. Posee luces rojas fijas.

Baliza luminosa Anterior.- Al 180º y 4,6 cables de la baliza Roca Ruiz. Es un poste de fierro, con un tablero con franjas blancas y negras.

Baliza luminosa Posterior.- Al 199º y 12,85 metros de la baliza Anterior. Es un poste de fierro de 4,2 metros de altura con un tablero, con franjas blancas y rojas. Ver características en la Lista de Faros.

Radiofaro aéreo.- Situado al NE y 0,3 cable de la punta Ruiz. Es el radiofaro aéreo Isla Guarello, cuya antena de 25 metros de altura, exhibe dos luces rojas fijas.

Pasos de acceso al seno Eleuterio.- Carta Nº 10330. La bahía Corbeta Papudo se comunica con el seno Eleuterio —inmediato al W— por los siguientes pasos: el paso Norte, que corre entre los bajos fondos que despide la punta Sargazo al SSW y 2 cables y la costa S de la isla Sabugo —por el lado N— y la costa N de las islas López y Corbeta —por el lado S. El paso Sur, separa la costa S y SW de las islas Corbeta y López —por el lado N— de la roca Ruiz y la restinga que despide la península Ruiz al NE y 1 cable —por el lado S.

El paso Norte —de 1,5 cables de ancho— está parcialmente cerrado en su parte N, adonde hay una profundidad mínima de 5,9 metros. El paso Sur —con un ancho mínimo de casi 2 cables— en su parte más angosta tiene una profundidad mínima de 10,9 metros; si se desea tomarlo, convendría navegarlo pasando a 1 cable de las islas López y Corbeta.

Ambos pasos no son de mayor utilidad para la navegación, habida consideración de que es más seguro acceder a la bahía Corbeta Papudo por el seno Contreras, y que el seno Eleuterio no ha sido levantado.

Fondeaderos.- Es posible fondear en 40 a 50 metros de agua, a distancia equidistante de la punta Sargazo, de la isla Sabugo y de la isla Corbeta. Para buques menores, puede recomendarse el fondeadero en la ensenada que se forma entre las puntas Sargazo y Huachipato; o bien, el que queda al socaire al E de la isla López, entre la baliza Este y la roca López.

Fondeadero de emergencia para buques metaleros.- Carta Nº 10330 – Plano. (Ver croquis). Se ha experimentado con buenos resultados un

Cambio Nº 1, mayo 2012.



G



H

Baliza ciega Islote Mogote.- En el islote Mogote, la que también es poco visible y suele desaparecer a causa de los malos tiempos. Es una torre de fibra de vidrio, de 3,3 metros de altura, color rojo. Señal lateral de babor.

Islotes Semillero.- Situados al SSE y unas 2,5 millas de la isla Boston y en el lado N del acceso a la bahía Beaufort. Forman un grupo de innumerables islotes y rocas, insertos en la misma y extensa área de fondos someros de las islas Straggler.

Al SSE y 7,4 cables del mayor de los islotes Semillero se encuentra una roca sumergida marcada por sargazos y donde siempre rompe la mar. Esta roca, bastante notable, señala el límite S de la antes referida área de bajos fondos y constituye la mejor referencia para tomar el paso Labbé desde el S.

Isla Parlamento.- Situada al S y 2,5 cables de la punta SE de la isla Merino. Es una isla de 25 metros de altitud con varios islotes en sus proximidades. Por su lado S corre el paso Leucotón que la separa de los islotes Porvenir.

Islotes Porvenir.- Situados al SSW y unos 4,5 cables de la isla Parlamento y al E y 9 cables de la punta E de la isla Novión. Están formados por un sinnúmero de islotes y rocas que abarcan una extensión de 2 millas en sentido E-W por unos 9 cables de ancho.

Por el lado N de los islotes Porvenir corre el paso Leucotón, por el S lo hace el paso Zenteno; y por el lado W transita el paso Labbé.

Islotes Gaviota.- Situados al SW de los islotes Porvenir y hacia el SE de las islas Straggler, y ocupan una extensión de casi 2 millas en sentido NE-SW por 1 milla de ancho. Están formados por la isla Berisso, la mayor y de más al N; los islotes Carrasco, en el lado SW; y entre éstos y aquélla numerosos islotes y rocas.

Al W de los islotes Gaviota, entre ellos y las islas Straggler, corre la parte S del paso Labbé, y por el lado N, entre la isla Berisso y los islotes Porvenir, el paso Zenteno.

Direcciones para la derrota en el paso Labbe.- Para tomar el paso Labbe viniendo del S, una buena guía es la roca situada al 155° y 7 cables del islote Semillero de mayor tamaño, donde rompe la mar en todo tiempo y que se debe dejar por babor. Entonces, reconocida la roca antes citada al S del paso, gobernar al rumbo 025°, proa al borde E de la isla Novión y, una vez claro de los islotes de la entrada, gobernar a medio canal, el cual por ambos lados tiene sus riberas marcadas por sargazos. Una vez alcanzada la enfilación isla Berisso-islote Mogote, mantenerla, gobernando sobre el islote Mogote hasta quedar claros de la roca sumergida marcada por sargazos, que se encuentra al 200° y 3 cables del centro del islote Mogote. Enseguida, dar rumbo a pasar entre la baliza de babor Islote Minerva y la baliza de estribor Islote Mogote, instaladas con este objeto. Una vez claro de ellas, poner la proa un poco al N del monte Sainte Anne, sobre una caída que hace el cerro. Este arrumbamiento conduce a medio canal y no debe alterarse sino hasta tener por la cuadra de estribor la roca Alfredo, donde rompe la mar en toda época.

Paso Zenteno.- Carta Nº 11120. Se forma entre el límite S de los bajos fondos destacados al S de los islotes Porvenir —por el lado N— y la costa N de la isla Berisso —por el lado S—, en una extensión de poco más de 1 milla en dirección WNW–ESE y con un ancho de 4 cables en su parte más angosta.

El paso Zenteno comunica el paso Labbé con la bahía Beaufort.

Paso Leucotón.- Carta Nº 11120. Se forma entre la costa S de la isla Parlamento e islotes próximos al S y SW de la misma isla —por el lado N— y los islotes Porvenir de más al N —por el lado S—, en una extensión de casi 2,5 millas en dirección general W-E y con un ancho variable entre 1 y 2 cables.

La boca W del paso Leucotón se une con el paso Labbé al S del islote Mogote; su acceso E desemboca en la bahía Beaufort.

Costa N de la bahía Beaufort.- En general, la costa N de la bahía Beaufort se caracteriza por ser bastante desmembrada y está conformada por el lado SE de la península Muñoz Gamero y las islas que esta desprende hacia el S.



Cambio Nº 1, mayo 2012.

Isla Zanelli.- Situada al NE y 1,5 millas de la isla Parlamento, próxima al E de la isla Merino y como engastada al S de esa parte de la península Muñoz Gamero. Es una isla de apreciable tamaño y forma sensiblemente triangular. Su redoso desprende algunos islotes y rocas.

Punta Hugo.- Situada al NE y casi 1,4 millas de la isla Parlamento y en el lado N de la bahía Beaufort. Es un montículo en forma de cono que configura el extremo S de la isla Zanelli. Separado algo de él y un poco más al N, se alza el cerro Ramm de cumbre plana y muy característico.

Al W y 6 cables de la punta Hugo se encuentra un área de bajos fondos de 4,9 metros, marcada con sargazos. Estos bajos fondos abarcan unos 5 cables de extensión en sentido NNW-SSE por 3 cables de ancho y aparentan obstruir el paso entre la punta Hugo y la isla Parlamento.

Seno Icy.- Carta Nº 11120. Es la continuación de la bahía Beaufort hacia el NE. Es un ancho brazo de mar que se interna unas 11 millas en la península Muñoz Gamero. Es profundo y navegable en toda su extensión por cualquier clase de nave. Contiene varias islas grandes y pequeñas, y entre estas y la costa continental se forman los canales Cascada, Irene y Swett.

Costa N del seno Icy. La costa NW y N del seno Icy es muy desmembrada y está formada por tres cordones de islas grandes y pequeñas dispuestas en sentido SW-NE: el primero e inmediato a la costa W del seno está integrado por las islas Leucotón, Elicura, Colo Colo y Lautaro; en el segundo cordón se encuentran las islas sin nombre, Caldera y Julio; en el tercero y de más al E están las islas Fernández, Mario, Zañartu y Villagrán. Todas las islas citadas dejan canalizos entre sí, algunos someros e inútiles para la navegación; otros navegables para embarcaciones de reducido tamaño como el canal Irene; el canal Cascada para las de tamaño moderado y el canal Swett para toda clase de embarcaciones.

Isla Leucotón.- Situada al NE y 1,6 millas de la punta Hugo. Es una isla de forma alargada en sentido SW-NE y con varios montículos de color verdoso que la hacen muy característica.

Isla Orompello.- Situada al NW y 3 cables de la isla Leucotón y muy cercana a la costa SE de la península Muñoz Gamero. Es una isla de forma alargada y muy similar a la isla Leucotón, pero más pequeña. Próximos a su costa SE se destacan varios islotes pequeños y algunas rocas sumergidas.

Isla Elicura.- Situada próxima al NE de la isla Leucotón. Es una isla elevada y con un faldeo suave hacia el E; su cumbre es plana y visible desde el N de la isla Tamar.

Isla Colo Colo.- Situada al NE y 5 cables de la isla Elicura. Señala el comienzo del canal Cascada hacia el NE.

Puerto Leucotón.- Carta Nº 11120. Lat. 52° 44' S; Long. 73° 35' W (aprox.) Se forma al NE y unas 4 millas de la punta Hugo y sobre la costa SE de la península Muñoz Gamero. Es una reducida ensenada que se abre entre las islas Orompello, Leucotón y Elicura —por el lado SW, S y E— y una pequeña lengua de tierra que destaca al S la península Muñoz Gamero y otras dos islas sin nombre hacia el interior al W de la citada lengua de tierra —por el lado N.

Si bien la entrada al puerto Leucotón, entre las islas Elicura y Colo Colo, es ancha y profunda y en su interior se encuentra una espaciosa ensenada, el puerto no ofrece fondeadero alguno por su excesiva profundidad.

Canal Cascada.- Carta Nº 11120. Se forma entre las islas Elicura, Colo Colo y Lautaro y la costa continental de la península Muñoz Gamero —por el lado NW— y las islas Caldera y Julio —por el lado NE—, en una extensión de 7 millas en dirección general SW-NE. Su boca W se abre entre la isla Colo Colo y las islas destacadas al SW de la isla Caldera, donde mide 1 milla de ancho, el que se angosta paulatinamente en dirección NE y termina en el paso Cascada, desfiladero angosto como el paso del Abismo, y de riberas más altas que este y cortadas a pique; su paso es imponente.

Las costas NW y N del canal Cascada son bastante desmembradas, destacándose en ellas las islas Colo Colo y Lautaro. Los canalizos inmediatos, formados por las islas nombradas y varios is-

Zona de fondeo a la gira.- En la misma Zona de espera de Práctico. Ubicada al 070º y a 1,4 millas de la punta Cabo Gregorio.

Terminal Marítimo Multiboyas de bahía Gregorio.- Carta Nº 11512. Ubicado al NNE y 1,6 millas del cabo Gregorio y frente a la ribera E del mismo cabo. Está destinado a los buques tanques que cargan petróleo crudo y productos limpios producidos por la ENAP.

Boyas de amarre.- Cuenta con cuatro boyas de amarre y dos rejeras aptas para el amarre y afianzamiento de los buques tanque en el terminal, fondeadas en 25 a 28 metros de agua, hacia el SE del cabezo del ex-muelle Puerto Sara.

Balizamiento.- Para asistir la maniobra para tomar el Terminal Multiboyas.

Enfilación luminosa de aproximación.- 334°-154°. Con balizas en la costa NW de la bahía. Señaliza la ruta de aproximación al terminal. Ver características en la Lista de Faros.

Enfilación ciega de fondeo.- 256°-076°. Con balizas en la costa SW de la bahía. Señaliza la demarcación de fondeo del ancla de estribor. ~~Ver características en la Lista de Faros.~~

~~**Enfilación luminosa de aproximación.-** 332°-152°. Con balizas en la costa NW de la bahía. Señaliza la ruta de aproximación al terminal. Ver características en la Lista de Faros.~~

Instrucciones de operación Terminal Marítimo Multiboyas Bahía Gregorio.- La Capitanía de Puerto de Punta Delgada promulga y difunde las normas e instrucciones de detalle que rigen la operación del Terminal Marítimo Multiboyas Bahía Gregorio, mediante Resolución. Las que, en síntesis, consideran:

Tamaño de las naves.- La eslora, calado y TRG o DWT máximos permitidos en el terminal son:

Eslora	**:**	250 metros.
Calado	**:**	14,9 metros.
TRG o DWT	**:**	75.000 T.M.

Condiciones para las maniobras

Amarre y largada.- De día, solamente, y de acuerdo a las condiciones y restricciones dispuestas por la Autoridad Marítima en cada caso. En la estoa y con viento de hasta 10 m/s. (5 m/s si es de componente E).

Medios de apoyo para las maniobras.- Los medios de apoyo requeridos para las maniobras, en cada caso y según las condiciones meteorológicas existentes, están indicados en las instrucciones de operación del Terminal Marítimo Petrolero Bahía Gregorio, promulgadas y difundidas por la Capitanía de Punta Delgada.

Indicaciones generales para el amarre.- Debido a las fuertes corrientes existentes en la bahía Gregorio, tanto de flujo como de reflujo, la maniobra de amarre a las boyas del terminal se puede efectuar cuando comienza la para de la pleamar, con la ayuda de dos remolcadores.

Para amarrar en la bahía Gregorio es aconsejable fondear 1 hora antes de la estoa, en las cercanías de las boyas (400 metros), con el fin de observar el fenómeno de la marea, prestando atención a los boyarines de los flexibles, los que se recuestan en el agua de acuerdo con el sentido de la corriente. La hora de la estoa puede sufrir atrasos o adelantos de acuerdo al viento reinante.

Mejor hora para maniobrar.- Se recomienda tomar las boyas del Terminal Marítimo Petrolero Multiboya Bahía Gregorio durante la estoa de la pleamar y con luz diurna, pues de otra manera se expone a producir daños a las instalaciones, como ser boyarines del flexible o cañerías metálicas, boyarines de señalización o las boyas mismas de amarre.

El tenedero para el ancla de babor en las presentes circunstancias de ubicación del terminal, no presenta dificultades y allí las anclas agarran bien, sin embargo en el punto de fondeo del ancla de estribor el fondo es de piedra y pedregullo y por lo tanto el ancla no agarra bien. A manera de información, se puede agregar que en varias ocasiones, los petroleros tratando de virar el seno del ancla de estribor y con el alambre de la rejera firme en las

bitas de popa, han echado arriba fácilmente esta ancla con 9 paños de cadena.

Terminal Marítimo Muelle de Productos Limpios Bahía Gregorio.- Carta Nº 11512. ~~Lat. 52° 39' S; Long. 70° 12' W (aprox.)~~ (Ver croquis y fotografía en página XI-9-7). Situado al SSW y 1,6 millas del antiguo muelle de puerto Sara y en la ribera E del cabo Gregorio. Es un muelle de carga mecanizado que consiste en tres duques de alba separados 9,5 metros, con paneles de atraque que forman un cabezo de apoyo —donde se encuentra la estación de entrega de petróleo— con un frente de atraque orientado al 013°-193° de 30 metros de largo y 7 metros de ancho. Este cabezo está unido a tierra por una pasarela de estructura metálica dirigida al SE, de 175 metros de largo y 2 metros de ancho; solo para el tránsito peatonal. La pasarela cuenta con dos cañerías destinadas a la carga y descarga de petróleo y una cañería de desagüe para residuos industriales líquidos (riles), adosadas a su costado W. A los duques de alba se puede acceder solamente por embarcación. Posee dos postes de amarre ubicados al N y al S del cabezo y separados 60 metros.

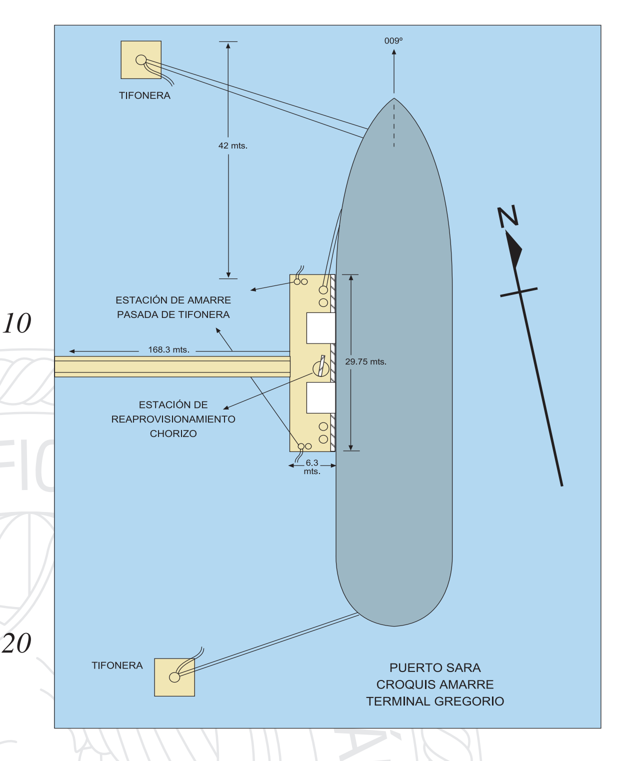
Este muelle reemplazó al de carga general y especial —antiguo muelle Puerto Sara— y está destinado a la entrega de productos limpios de la ENAP, agua potable —para lo cual está habilitado permanentemente— y transferencia de personal de a bordo.

En el sector de atraque del terminal hay profundidades de 7 metros.

Marea y corrientes.- Se ha experimentado dificultad en determinar el momento exacto de la estoa en el Muelle de Productos Limpios. Esto sumado a que su duración es muy breve, hace que toda la maniobra de atraque o largada del muelle se realice siempre con algo de corriente.

En las proximidades del muelle la corriente de flujo corre hacia el S y la de reflujo lo hace hacia el N, por lo que su efecto nunca es atracante o desatracante.

Vientos.- El Muelle de Productos Limpios está bastante protegido de los vientos reinantes del W y WNW. Solamente los vientos de componente E afectan el terminal al levantar marejada desde esa dirección.



Muelle de Productos Limpios Bahía Gregorio

Instrucciones de operación Muelle de Productos Limpios Bahía Gregorio.- La Capitanía de Puerto de Punta Delgada promulga y difunde las normas e instrucciones de detalle que rigen la operación del Terminal Marítimo Muelle de Productos Limpios Bahía Gregorio, mediante Resolución. Las que, en síntesis, consideran:

Tamaño de las naves.- La eslora, calados y DWT máximos permitidos en el terminal son:

Eslora : 120 metros.
Calado : 7 metros.
Naves de eslora superior a 70 metros, el calado a proa no debe superar los 6 metros.
DWT : 6.500T.M.

Condiciones para la maniobra

Atraque.- De día, solamente, y de acuerdo a las condiciones y restricciones dispuestas por la Autoridad Marítima en cada caso. En la estoa y con viento de hasta 10 m/s. (5 m/s si es de componente E).

1 Nº de orden y Nº interna-cional	2 Nombre y lugar	3 Posición Latitud S. Longitud W. Carta	4 Característica y color.	5 Altura sobre el nivel medio del mar (metros)	6 Alcance nominal en millas	7 Descripción de la estructura altura y tipo de señal (metros)	8 Datos complementarios de las características luminosas, sectores, señales de niebla, etc.
450 G-1661	**Piedra Lilecura**	42° 16',1 73° 19',9 7300	D. V. 5 s	6	4	Pilote cilíndrico de acero verde, con marca de tope cilíndrica verde. Señal lateral de babor. Altura = 5,5 metros.	Luz 0,4 - Eclipse 4,6. Sector de visibilidad: 360°. Luz eléctrica C. F.
452 G-1655	**PUNTA TUGNAO**	42° 17',0 73° 03',4 7300	D. B. 15 s	12	11	Torre de fibra de vidrio blanca, con franja horizontal roja. Señal costera. Altura = 4 metros.	Luz 1,0 - Eclipse 14,0. Sector de visibilidad: del 160° al 334°. Luz eléctrica C. F.
454 G-1654	**Isla Mechuque**	42° 19',0 73° 16',3 7392	D. V. 3 s	9	5	Torre de fibra de vidrio verde. Señal lateral de babor. Altura = 4 metros.	Luz 0,3 - Eclipse 2,7. Sector de visibilidad: del 004° al 073°. Luz eléctrica C. F.
456 G-1653	**Punta Tenaún**	42° 20',3 73° 21',4 7390	D. B. 5 s	6	8	Torre de fibra de vidrio blanca, con franja horizontal roja. Señal costera. Altura = 4 metros.	Luz 0,4 - Eclipse 4,6. Sector de visibilidad: del 195° al 071°. Luz eléctrica C. F.
458 G-1647-5	**Rada Quetalco**	42° 20',2 73° 33',0 7370	D. V. 10 s	6	5	Torre de fibra de vidrio verde, con aletas distintivas rectangulares. Señal lateral de babor. Altura = 3,3 metros.	Luz 0,5 - Eclipse 9,5. Sector de visibilidad: del 294° al 030°. Luz eléctrica C. F.
460	BAJO VEINTIUNO DE MAYO	42° 24',5 73° 23',4 7370	D. R. 5 s		2	Boya metálica roja, con pantalla reflectora de radar y marca de tope cónica. Señal lateral de estribor.	Luz 0,5 - Eclipse 4,5. Luz eléctrica C. F.
462 G-1647-7	**Punta Palqui**	42° 24',5 73° 30',5 7370	D. B. 10 s	26	7	Torre de fibra de vidrio blanca, con franja horizontal roja. Señal costera. Altura = 4 metros.	Luz 0,5 - Eclipse 9,5. Sector de visibilidad: del 128° al 048°. Luz eléctrica C. F.
	CANAL DALCAHUE						
464 G-1647	**Muelle Dalcahue**	42° 22',9 73° 39',0 7371	D. V. 3 s	6	7	Pilote metálico verde, con aletas distintivas. Señal lateral de babor. Instalada en el nacimiento del muelle. Altura = 3 metros.	Luz 0,3 - Eclipse 2,7. Sector de visibilidad: 360°. Luz eléctrica C. F.

1 Nº de orden y Nº interna-cional	2 Nombre y lugar	3 Posición Latitud S. Longitud W. Carta	4 Característica y color.	5 Altura sobre el nivel medio del mar (metros)	6 Alcance nominal en millas	7 Descripción de la estructura altura y tipo de señal (metros)	8 Datos complementarios de las características luminosas, sectores, señales de niebla, etc.
466 G-1646	**Enfilación Punta Buñocoihue** Norte Baja Anterior	42° 23',3 73° 40',0 7371	D. B. 5 s	13	8	Torre de fibra de vidrio blanca, con franja horizontal roja. Altura = 4 metros.	Luz 1,0 - Eclipse 4,0. Sector de visibilidad: del 220° al 045°. Luz eléctrica C. F. Enfiladas al 339°.
467 G-1646-1	Posterior Norte Alta	Al 339° y a 300 m de la Anterior	D. B. 5 s	22	10	Torre de fibra de vidrio blanca, con franja horizontal roja. Altura = 8 metros.	Luz 1,0 - Eclipse 4,0. Sector de visibilidad: del 329° al 349°. Luz eléctrica direccional C. F.
468 G-1644	**Enfilación Cerro Chulequehue** Sur Baja Anterior	42° 25',5 73° 38',8 7371	D. B. 5 s	11	8	Torre de fibra de vidrio blanca, con franja horizontal roja. Señal costera. Altura = 4 metros.	Luz 1,0 - Eclipse 4,0. Sectores de visibilidad: del 138° al 226° y del 262° al 320°. Luz eléctrica C. F. Enfiladas al 159°.
469 G-1644-1	Posterior Sur Alta	Al 159° y a 200 m de la Anterior	D. B. 5 s	32	10	Torre de fibra de vidrio blanca, con franja horizontal roja. Señal costera. Altura = 4 metros.	Luz 1,0 - Eclipse 4,0. Sector de visibilidad: del 149° al 169°. Luz eléctrica direccional.
471 G-1642	**Curaco de Vélez**	42° 26',1 73° 36',8 7371	Gr. D. B. (9) 15 s	8,5	5	Torre de fibra de vidrio amarilla, con franja horizontal negra, con aleta distintivas rectangulares. Montada sobre esctructura de concreto. Señal cardinal weste. Altura = 8,5 metros.	Luz 0,2 - Eclipse 0,8. Luz 0,2 - Eclipse 0,8. Luz 0,2 - Eclipse 0,8. Luz 0,2 - Eclipse 0,8. Luz 0,2 - Eclipse 0,8. Luz 0,2 - Eclipse 0,8. Luz 0,2 - Eclipse 0,8. Luz 0,2 - Eclipse 0,8. Luz 0,2 - Eclipse 6,8. Sector de visibilidad: 360°. Luz eléctrica C. F.
473 G-1648	**Achao** Canal Quinchao	42° 28',1 73° 29',4 7392	D. V. 5 s	6	9	Pilar metálico verde. Señal lateral de babor. Altura = 3,5 metros.	Luz 1,0 - Eclipse 4,0. Para tomar el fondeadero gobernar sobre la luz al 180°. Sector de visibilidad: 360°. Luz eléctrica C. F.
475 G-1649	**Isla Teuquelín**	42° 27',7 73° 14',3 7390	Gr. D. B. (3) 9 s	43	7	Torre de fibra de vidrio blanca, con franja horizontal roja. Señal costera. Altura = 4 metros.	Luz 0,5 - Eclipse 1,5. Luz 0,5 - Eclipse 1,5. Luz 0,5 - Eclipse 4,5. Sector de visibilidad: del 129° al 358°. Luz eléctrica C. F.

1 Nº de orden y Nº interna-cional	2 Nombre y lugar	3 Posición Latitud S. Longitud W. Carta	4 Característica y color.	5 Altura sobre el nivel medio del mar (metros)	6 Alcance nominal en millas	7 Descripción de la estructura altura y tipo de señal (metros)	8 Datos complementarios de las características luminosas, sectores, señales de niebla, etc.
	ISLA DE PASCUA						
93 G-1991	**Enfilación Hanga Piko** Anterior	27° 09',3 109° 26',4 2512	D. V. 3 s	8	4	Poste blanco, con franja horizontal roja. Altura = 6,7 metros.	Luz 0,7 - Eclipse 2,3. Sector de visibilidad: del 025° al 160°. Luz eléctrica C. F. Enfiladas al 109°.
94 G-1991-1	Posterior	Al 109° ya 240 m de la Anterior	D. B. 3 s	40	4	Poste blanco, con franja horizontal roja. Altura = 7,5 metros.	Luz 0,7 - Eclipse 2,3. Sector de visibilidad: del 045° al 140°. Luz eléctrica C. F.
	PUERTO HUASCO						
106-1	**Enfilación de aproximación Terminal Marítimo Península Guacolda I** Anterior A-1	28° 27,8' 71° 15,2' 3211	F. R.	28,3		Torre esquelética de fierro, en su parte superior un panel de fibra de vidrio blanco, con un rombo central de color rojo. Altura = 3 metros.	De noche exhibe dos luces verticales rojas fijas. Luz eléctrica particular.
106-1A	Posterior A-2 (para naves meno-res de 50 TRG.)	Al 272,5° y a 35 m de la Anterior A-1	F. V.	27,8		Torre esquelética de fierro, en su parte superior un panel de fibra de vidrio blanco, con un rombo central de color rojo. Altura = 3 metros.	De noche exhibe dos luces verticales verdes fijas. Luz eléctrica particular. Enfiladas al 272,5°.
106-1B	Posterior A-3	Al 263° y a 50 m de la Anterior A-1	F. V.	36,5		Torre esquelética de fierro, en su parte superior un panel de fibra de vidrio blanco, con un rombo central de color rojo. Altura = 3 metros.	De noche exhibe dos luces verticales verdes fijas. Luz eléctrica particular. Enfiladas al 263°.



1 Nº de orden y Nº interna-cional	2 Nombre y lugar	3 Posición Latitud S. Longitud W. Carta	4 Característica y color.	5 Altura sobre el nivel medio del mar (metros)	6 Alcance nominal en millas	7 Descripción de la estructura altura y tipo de señal (metros)	8 Datos complementarios de las características luminosas, sectores, señales de niebla, etc.
106-2	**Enfilación de fondeo Terminal Marítimo Península Guacolda I** Anterior Nº 1	28° 28,1' 71° 15,1' 3211	F.R.	28,3		Torre esquelética de fierro, en su parte superior un panel de fibra de vidrio blanco, con un rombo central de color rojo. Altura= 10 metros.	De noche exhibe tres luces verticales rojas fijas. Luz eléctrica particular.
106-2A	Posterior Nº 2 (para buques con puente al centro)	Al 224° y a 80 m de la Anterior Nº 1	F. V.	27,8		Torre esquelética de fierro, en su parte superior un panel de fibra de vidrio blanco, con un rombo central de color rojo. Altura = 10 metros.	De noche exhibe tres luces verticales verdes fijas. Luz eléctrica particular. Enfiladas al 224°.
106-2B	Posterior Nº 3 (para buques con puente a popa)	Al 206° y a 90 m de la Anterior Nº 1	F. V	14,6		Torre esquelética de fierro, en su par-te superior un panel metálico blanco con un rombo central, con franjas trans-versales de color rojas y blancas. Altura = 4,8 metros.	De noche exhibe tres luces verticales verdes fijas. Luz eléctrica particular. Enfiladas al 206°.
106-2 (común)	**Enfilación de aproximación Terminal Marítimo Península Guacolda II** Anterior Nº 1	28° 28,1' 71° 15,1' 3211	F. R.	28,3		Torre esquelética de fierro, en su parte superior un panel de fibra de vidrio blanco, con un rombo central de color rojo. Altura = 10 metros.	De noche exhibe tres luces verticales rojas fijas. Luz eléctrica particular.
106-2A (común)	Posterior Nº 2	Al 224° y a 80 m de la Anterior Nº 1	F. V.	27,8		Torre esquelética de fierro, en su parte superior un panel de fibra de vidrio blanco, con un rombo central de color rojo. Altura = 10 metros.	De noche exhibe tres luces verticales verdes fijas. Luz eléctrica particular. Enfiladas al 224°.
106-2B (común)	Posterior Nº 3	Al 206° y a 90 m de la Anterior Nº 1	F. V.	14,6		Torre esquelética de fierro, en su parte superior un panel metálico blan-co, con un rombo central, con franjas transversales de color rojo y blancas. Altura = 4,8 metros.	De noche exhibe tres luces verticales verdes fijas. Luz eléctrica particular. Enfiladas al 206°.

1 Nº de orden y Nº interna-cional	2 Nombre y lugar	3 Posición Latitud S. Longitud W. Carta	4 Característica y color.	5 Altura sobre el nivel medio del mar (metros)	6 Alcance nominal en millas	7 Descripción de la estructura altura y tipo de señal (metros)	8 Datos complementarios de las características luminosas, sectores, señales de niebla, etc.
106-3	**Enfilación de fondeo Terminal Marítimo Península Guacolda II. (Sector ex terminal Santa Bárbara)** Anterior Nº 1	28° 28,3’ 71° 14,1’ 3211	F. V.			Torre esquelética de fierro, en su parte superior un tablero blanco, con un rombo de color naranja al centro. Altura = 14 metros.	De noche exhibe una luz vertical verde fija. Luz eléctrica particular.
106-3A	Posterior Nº 2	Al 132° y a 325 m de la Anterior Nº 1	F. V.			Torre esquelética de fierro, en su parte superior un tablero blanco, con un rombo de color rojo al centro. Altura = 8 metros.	De noche exhibe tres luces verticales verdes fijas. Luz eléctrica particular. Enfiladas al 132°.
106-4	**Enfilación de fondeo Terminal Marítimo Penín-sula Guacolda II. (Al SW de punta Loros)** Anterior Nº 1	28° 28,3’ 71° 14,6’ 3211	F. R.			Torre esquelética de fierro, en su parte superior un tablero blanco, con un rombo de color rojo al centro. Altura = 10 metros.	De noche exhibe tres luces verticales rojas fijas. Luz eléctrica particular.
106-4A	Posterior Nº 2	Al 145° y a 80 m de la Anterior Nº 1	F. V.			Torre esquelética de fierro, en su parte superior un tablero blanco, con un rombo de color rojo al centro. Altura = 10 metros.	De noche exhibe tres luces verticales verdes fijas. Luz eléctrica particular. Enfiladas al 145°.
106-5	**Enfilación de aproximación Muelle Puerto Las Losas** Anterior A-1	28° 28,2’ 71° 14,8’ 3211	F. V.	30	5	Torre esquelética de fierro, en su par-te superior un panel rectangular naranja, con franja vertical blanca de 1,5 x 3,0 metros. Altura = 17,5 metros.	Luz eléctrica C. F. Enfiladas al 225°.
106-5A	Posterior A-2	Al 225° y a 150 m de la Anterior A-1	F. V.	36	5	Torre esquelética de fierro, en su par-te superior un panel rectangular naranja, con franja vertical blanca de 1,5 x 3,0 metros. Altura = 7,5 metros.	Luz eléctrica C. F. Enfiladas al 225°. Enfiladas al 207°.
106-5B	Posterior A-3	Al 207° y a 139 m de la Anterior A-1	F. V.	37	5	Torre esquelética de fierro, en su par-te superior un panel rectangular naranja, con franja vertical blanca de 1,5 x 3,0 metros. Altura = 10 metros.	Luz eléctrica C. F. Enfiladas al 207°.



1 Nº de orden y Nº interna-cional	2 Nombre y lugar	3 Posición Latitud S. Longitud W. Carta	4 Característica y color.	5 Altura sobre el nivel medio del mar (metros)	6 Alcance nominal en millas	7 Descripción de la estructura altura y tipo de señal (metros)	8 Datos complementarios de las características luminosas, sectores, señales de niebla, etc.
106-6	**Enfilación de fondeo Muelle Puerto Las Losas** Anterior B-1	28° 28,3' 71° 14,4' 3211	F. V.	40	3	Torre esquelética de fierro, en su parte superior un panel rectangular blanco de 1,5 x 3,0 metros, con un rombo naranjo al centro. Altura = 14 metros.	Luz eléctrica C. F. Enfiladas al 144°.
106-6A	Posterior B-2	Al 144° y a 95 m de la Anterior B-1	F. V.	46	3	Torre esquelética de fierro, en su parte superior un panel rectangular naranja, con franja vertical blanca de 1,5 x 3,0 metros. Altura = 12 metros.	Luz eléctrica C. F.
	BAHÍA HERRADURA DE GUAYACÁN						
121 G-1897	**Enfilación A** Anterior	29° 58',9 71° 21',0 4111	F. R.	21	3	Poste metálico con un triángulo blanco con franja vertical naranja en su parte superior. Altura = 20 metros.	Luz eléctrica. Particular. Enfilación para entrar a la bahía. Enfiladas al 140,5°.
122 G-1897-1	Posterior	Al 140°,5 y a 165 m de la Anterior	F. R.	30	3	Poste metálico con un triángulo blanco, con franja vertical naranja, invertido en su parte superior.	Luz eléctrica. Particular.
123 G-1898	**Enfilación B** Anterior	29° 58',5 71° 20',8 4111	F. R.	12	3	Panel blanco de tres metros de ancho, con rombo pintado a franjas diagonales rojas y blancas. Altura = 9 metros.	Enfilación del rumbo de aproximación para fondear cuando se atraca al muelle mecanizado. Luz eléctrica. Particular. Enfiladas al 112°,5.
124 G-1898-1	Posterior	Al 112°,5 y a 48 m de la Anterior	F. V.	15	3	Panel blanco de tres metros de ancho, con rombo pintado a franjas diagonales rojas y blancas. Altura = 9 metros.	

1 Nº de orden y Nº interna-cional	2 Nombre y lugar	3 Posición Latitud S. Longitud W. Carta	4 Característica y color.	5 Altura sobre el nivel medio del mar (metros)	6 Alcance nominal en millas	7 Descripción de la estructura altura y tipo de señal (metros)	8 Datos complementarios de las características luminosas, sectores, señales de niebla, etc.
125 G-1898-3	**Enfilación C** Anterior	29° 58',2 71° 21',2 4111	F. V.	14	3	Panel rectangular de 3,0 x 1,5 metros, color rojo, con franja vertical blanca, instalado sobre estructura metálica. Altura = 10 metros.	Enfilación para fondear en el terminal petrolero COPEC. Luz eléctrica. Particular. Enfiladas al 112°.
126 G-1898-31	Posterior	Al 112° y a 672 m de la Anterior	F. V.	17	3	Poste metálico con panel rectangular de 3,0 x 1,5 metros, color rojo, con franja vertical blanca. Altura = 13 metros.	
127 G-1898-5	**Enfilación D** Anterior Nº D-1	29° 57',9 71° 21',2 4111	F. R.	13	3	Panel blanco de tres metros de ancho, con rombo pintado a franjas diagonales rojas y blancas. Altura = 9 metros.	Enfilación que indica el punto de fondeo para atracar al muelle mecanizado. Luz eléctrica. Particular. Enfiladas al 037°.
128 G-1898-49	Posterior Nº D-2	Al 037° y a 120 m de la Anterior	F. V.	20	3	Panel blanco de tres metros de ancho, con rombo pintado a franjas diagonales rojas y blancas. Altura = 9 metros.	
129 G-1898-51	Posterior Nº D-3	Al 029° y a 120 m de la Anterior	F. V.	20	3	Panel blanco de tres metros de ancho, con rombo pintado a franjas diagonales rojas y blancas. Altura = 9 metros.	Enfilada al 029° con la baliza Anterior Nº D-1, que indica el punto de fondeo para naves de 250 metros de eslora. Luz eléctrica. Particular.
130 G-1898-7	**Enfilación E** Anterior	29° 57',9 71° 21',5 4111	F. R.	33	3	Poste que soporta un rombo pintado a franjas diagonales rojas y blancas. Altura = 5 metros.	Enfilación que indica el punto de fondeo del terminal petrolero COPEC. Luz eléctrica. Particular. Enfiladas al 031°.
131 G-1898-71	Posterior	Al 031° y a 158 m de la Anterior	F. V.	74	3	Poste que soporta un rombo pintado a franjas diagonales rojas y blancas. Altura = 5 metros.	




SERVICIO HIDROGRÁFICO Y OCEANOGRÁFICO
ARMADA DE CHILE

1 Nº de orden y Nº interna-cional	2 Nombre y lugar	3 Posición Latitud S. Longitud W. Carta	4 Característica y color.	5 Altura sobre el nivel medio del mar (metros)	6 Alcance nominal en millas	7 Descripción de la estructura altura y tipo de señal (metros)	8 Datos complementarios de las características luminosas, sectores, señales de niebla, etc.
	~~BAHÍA GREGORIO~~						
~~933-1~~ ~~G-1422-6~~	~~**Terminal marítimo Bahía Gregorio Enfilación Aproximación**~~ ~~Anterior (A)~~	~~52° 38',2~~ ~~70° 12',6~~ ~~11500~~	~~F. V.~~	~~55~~	~~3~~	~~Estructura trian-gular esquelética metálica de color blanco, con franjas horizontales rojas. Altura = 6 metros.~~	~~Luz eléctrica Particular.~~ ~~Enfiladas al 334°.~~
~~933-1A~~ ~~G-1422-61~~	~~Posterior (B)~~	~~Al 334° y a 44 m de la Anterior~~	~~F. V.~~	~~55~~	~~3~~	~~Estructura trian-gular esquelética metálica de color blanco, con franjas horizontales rojas. Altura = 6 metros.~~	~~Luz eléctrica Particular.~~
~~933-2~~ ~~G-1422-5~~	~~Anterior (C) (común)~~	~~52° 38',2~~ ~~70° 12',5~~ ~~11500~~	~~3 F. R.~~	~~39~~	~~3~~	~~Estructura trian-gular esquelética metálica de color blanco, con franjas horizontales rojas. Altura = 5 metros.~~	~~Luz eléctrica Particular.~~ ~~Enfiladas al 256°.~~
~~933-2A~~ ~~G-1422-51~~	~~Posterior (D)~~	~~Al 256° y a 93 m de la Anterior~~	~~3 F. R.~~	~~55~~	~~3~~	~~Tubo de fierro color naranja, sobre este un rectángulo de color blanco, con franjas horizontales naranjas. Altura = 7 metros.~~	~~Luz eléctrica Particular.~~
	BAHÍA GREGORIO						
933- 2B G-1422	**Terminal marítimo Bahía Gregorio Enfilación Aproximación** Anterior	52° 37',4 70° 11',9 11512	2 F. A.	15	3	Tubo de fierro de color blanco, con franjas horizontales rojas, sobre este un triángulo equilátero de color blanco, con franjas horizon-tales naranja. Altura = 11 metros.	Luz eléctrica Particular. Enfiladas al 334°.
933-2C G-1422-1	Posterior	Al 334° y a 185,2 m de la Anterior	2 F. A.	23	3	Estructura trian-gular esquelética metálica de color blanco, con franjas horizontales rojas. Altura = 5 metros.	Luz eléctrica Particular.




SERVICIO HIDROGRÁFICO Y OCEANOGRÁFICO
ARMADA DE CHILE



H

I

M



Nº ORDEN

R

S

Nº ORDEN

Nº ORDEN

T

U

V

W

Y

Z






SERVICIO HIDROGRÁFICO Y OCEANOGRÁFICO
ARMADA DE CHILE

SERVICIO HIDROGRÁFICO Y OCEANOGRÁFICO DE LA ARMADA DE CHILE

AGENCIAS AUTORIZADAS PARA LA VENTA DE CARTAS Y PUBLICACIONES NÁUTICAS

IQUIQUE:

SERGIO SWETT SOTO
Avda. Patricio Lynch 548 Of. 43
Fono-fax: (56) 57 - 473091
Celular: 09-5433196
Correo electrónico:
tresislas@entelchile.net

ISLA DE PASCUA:

GOBERNACIÓN MARÍTIMA
HANGA ROA
Calle Apina Nui s/n
Fono-fax: (56) 32 - 2100222
Correo electrónico:
cbyradio@directemar.cl

VALPARAÍSO:

SERVICIO HIDROGRÁFICO Y OCEANOGRÁFICO DE LA ARMADA DE CHILE
Avda. Errázuriz 254
Playa Ancha
Casilla 324
Fono: (56) 32 - 2266707
Fax: (56) 32 - 2266527
Correo electrónico:
publicaciones@shoa.cl

PUNTA ARENAS:

ULTRAMAR AGENCIA MARÍTIMA LTDA.
Calle Independencia Nº 865
Casilla: 44 - D
Fonos: (56) 61 - 204800 - 204821
Fax: (56) 61 - 226664
Correo electrónico:
mmatus@ultramar.cl

PUERTO WILLIAMS:

DISTRITO NAVAL BEAGLE
Departamento de Operaciones
Calle Miramar s/n
Fono: (56) 61 - 621273
Fax: (56) 61 - 621160
Celular: 09 - 9152171
Correo electrónico:
disnabe@armada.cl

TERRITORIO CHILENO ANTÁRTICO:

GOBERNACIÓN MARÍTIMA ANTÁRTICA CHILENA:
Capitanía de Puerto Bahía Fildes
Capitanía de Puerto Bahía Paraíso
Capitanía de Puerto Soberanía

URUGUAY:

CAPTAIN STEPHAN NEDELCHEV
MARINE TECHNICAL SERVICES
J. C. GÓMEZ 1445 / Of. 601
11100 MONTEVIDEO
Fono: (598) 2 - 9163386
Fax: (598) 2 - 9156802
Correo electrónico:
sales@admiraltycharts.com.uy

ARGENTINA:

CAPTAIN STEPHAN NEDELCHEV
MARINE TECHNICAL SERVICES
VIAMONTE Nº 726 1st B
1053 BUENOS AIRES
Fono: 5411 - 4326 - 2715
Fax: 5411 - 4322 - 0451
Correo electrónico:
sales@admiraltycharts.com.uy

NOTA: Las cartas náuticas que entregan las agencias de venta, están corregidas hasta la fecha indicada en el timbre correspondiente, debiendo el usuario actualizarlas en base a los Boletines de Noticias a los Navegantes emitidos con posterioridad a la fecha consignada en el timbre, los cuales son entregados en forma gratuita por las agencias al momento de la compra de la carta. Además, dichos Boletines se pueden descargar en forma gratuita en el sitio web: www.shoa.mil.cl.
El Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile, mantiene su cartografía permanentemente actualizada, por lo que se recomienda su empleo en naves nacionales y extranjeras cuando se navegue en aguas jurisdiccionales chilenas.